

Standortkonzept Warenhubs Stadt Bern

Ergänzungsbericht zum Konzept Stadtlogistik Bern

Bern, August 2023

Impressum

Auftraggeberin: Amt für Umweltschutz Stadt Bern

Projektbearbeitung: Jan Lordieck, Rapp AG, Zürich
Paolo Todesco, Rapp AG, Zürich
Thomas Schmid, Rapp AG, Zürich

Verfasser: Silvio Scholl, Amt für Umweltschutz Stadt Bern

Copyright Titelbild: Rikscha Taxi Schweiz AG

Herausgeberin: Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz,
Morgartenstrasse 2a, 3014 Bern, Telefon 031 321 63 06, umweltschutz@bern.ch, www.bern.ch/umweltschutz ● **Bern, August 2023**

Inhalt

1	Kurzfassung	5
2	Ausgangslage	8
2.1	Das Güterverkehrsaufkommen der Stadt Bern	9
2.2	Entwicklung der Konsumgutlogistik und Handlungsbedarf	10
3	Standorte in der urbanen Logistik	13
3.1	Das Stufenmodell als theoretische Grundlage	13
3.1.1	Einflussmöglichkeiten und Rollenverständnis der Stadt Bern	15
3.2	City-Hubs als Logistikzentren für die Versorgung der Stadt Bern	16
3.2.1	Standortbedarf für City-Hubs in der Stadt Bern	16
3.2.2	Potenzialräume für City-Hubs in der Stadt Bern	18
3.2.3	Rollenverständnis der Stadt Bern zu City-Hubs	20
3.3	Sammel- und Abholstationen für die Quartiersversorgung	21
3.3.1	Standortbedarf für Sammel- und Abholstationen in der Stadt Bern	22
3.3.2	Bedürfnisabklärung zu Paketautomaten	25
3.3.3	Rollenverständnis der Stadt Bern zu Sammel- und Abholstationen	25
4	Massnahmenumsetzung und Stossrichtungen	27
4.1	Partizipationsverfahren mit Wirtschaft und Gewerbe	27
4.2	Stossrichtungen und Massnahmenumsetzung	28
5	Verzeichnisse	31
5.1	Glossar	31
5.2	Bibliografie	32
5.3	Abbildungsverzeichnis	32
5.4	Tabellenverzeichnis	33
6	Anhang	34
6.1	Gütermengenschätzung nach statistischen Quartieren	34
6.2	Hubbedarf nach statistischen Quartieren	37
6.3	Workshops: Beurteilung Stossrichtungen Regulation	40
6.4	Güterverkehrsrunde: Diskutierte Stossrichtungen	41
6.4.1	Stossrichtungen Konzepte / Grundlagen	41
6.4.2	Stossrichtungen Raum- und Stadtplanung	42

6.4.3	Stossrichtungen Infrastruktur / Finanzierung	43
6.4.4	Stossrichtungen Regulation / Anreize	44
6.4.5	Stossrichtungen Kooperation und Partnerschaften sowie Ausbildung	45
6.5	Methodikbeschreibung Mengenschätzung	47
6.6	Annahmen zur Herleitung der Anzahl Standorte	48
6.7	Qualitative Anforderungen an Hub-Standorte	49
6.8	Vorhandene Logistikstandorte in der Stadt Bern	53

1 Kurzfassung

Der urbane Wirtschaftsverkehr wird sich in der Stadt Bern wie in anderen Städten der Schweiz in den kommenden Jahrzehnten mengenmässig und strukturell verändern. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat hierzu einen Handlungsbedarf festgestellt und im Sommer 2020 das **Konzept Stadtlogistik Bern** verabschiedet. Ziel von diesem ist es, proaktiv auf diese absehbaren Veränderungen zu reagieren sowie notwendige Voraussetzungen für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Stadtlogistik zu schaffen.

Zentral bei der Umsetzung der darin ausformulierten Massnahmen ist der direkte Dialog mit den Stakeholder*innen des städtischen Güterwirtschaftsverkehrs, wofür mit der Güterverkehrsrunde der Stadt Bern eine regelmässig stattfindende Konferenzreihe etabliert wurde. Im Rahmen dieses Austausches wurde insbesondere die Sicherung von Flächen und Infrastrukturen für Logistiktutzungen auf dem Stadtgebiet als eine der zentralen Herausforderungen identifiziert.

Zusätzlich wurde festgestellt, dass in diesen Bereichen das Stadtlogistikkonzept konkretisiert und mit weiteren konzeptionellen Grundlagen ergänzt werden muss. Das **Standortkonzept Warenhubs Bern** soll diese Grundlagen für raumplanerische Prozesse und zu Fragestellungen zum Aufbau möglichst flächeneffizienter und stadtverträglicher Logistikstrukturen liefern.

Der urbane Güterwirtschaftsverkehr in der Schweiz unterliegt dem Trend zu kleinteiligen Lieferungen. Dies ist ebenfalls in der Stadt Bern der Fall: Schätzungen gehen davon aus, dass sich die Anzahl täglicher Paketlieferungen von gegenwärtig (2019) 20'000 bis 2040 auf bis zu 60'000 verdreifachen könnte, während sich das gesamte Güteraufkommen in Tonnen nur marginal verändert.

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE prognostiziert ferner, dass die gefahrenen Strecken von Lieferwagen in der Schweiz in den kommenden Jahrzehnten um bis zu 58 Prozent zunehmen werden. Diese Entwicklungen verlaufen parallel zu räumlichen Veränderungsprozessen: Flächen und Infrastrukturen zur Ver- und Entsorgung von Städten wurden in den letzten Jahrzehnten aus dem urbanen Raum verdrängt, was sich negativ auf Fahrleistungen im städtischen Güterwirtschaftsverkehr auswirkt. Die Stadt Bern will auf diese Entwicklungstendenzen proaktiv reagieren und der weiteren Verdrängung von Logistikflächen und -infrastrukturen Einhalt gebieten.

Warentransporte erfolgen über Verteilnetze, welche von Logistikdienstleister*innen oder anderen Unternehmen geschaffen werden. Güter werden somit innerhalb von Unternehmensnetzwerken mit eigenen Standorten (Hubs) und eigenen Verkehrsmitteln transportiert. Im urbanen Raum sind hierbei die Bündelung von Warenströmen sowie der wesensgerechte Einsatz von Transportmitteln zwischen diesen Logistikstandorten von grosser Relevanz.

Das optimale Zusammenspiel dieser beiden Faktoren erlaubt eine stadtverträgliche Abwicklung der urbanen Güterversorgung mit möglichst wenig Fahrleistungen. Idealtypisch ist hierbei die Hypothese eines Drei-Stufen-Modells: Warenströme erreichen in einem sogenannten City-Hub den städtischen Raum. Ab diesem erfolgen gebündelte Transporte zu Verteilzentren, welche der Versorgung eines Teils einer Stadt dienen und in der Theorie als Mikrohub bezeichnet werden. Von dort folgt eine ebenfalls gebündelte Belieferung zu Sammel- und Abholstationen,

von welchen Waren von den empfangenden Unternehmen oder Haushalten abgeholt werden können.

Das **Standortkonzept Warenhubs** befasst sich mit Standortfragen zu den Umschlagsplätzen am Anfang und Ende dieser Logistikkette, folglich mit den **City-Hubs** und **Sammel- und Abholstationen**. Der Fokus liegt hierbei auf der Konsumgutlogistik, worunter in dieser Studie palettiertes Stückgut und Pakete verstanden werden.

Die Stadt Bern hat begrenzten Einfluss auf den Güterwirtschaftsverkehr und verfolgt nicht die Absicht, selbst zur Logistikdienstleisterin zu werden oder eine eigene Logistikinfrastruktur aufzubauen oder zu betreiben. Die Entsorgungslogistik beim Siedlungsabfall bildet hierbei die Ausnahme. Im Sinne der Ziele des Konzepts Stadtlogistik strebt sie eine nachhaltige Güterversorgung an, für welche sie im Dialog mit den Stakeholder*innen des urbanen Güterverkehrs die notwendigen regulativen Strukturen schaffen will. Ziel ist hierbei, proaktiv den beschriebenen Entwicklungstendenzen im Güterwirtschaftsverkehr zu begegnen und die notwendigen Voraussetzungen für stadtverträgliche Bedienkonzepte und Geschäftsmodelle zu schaffen.

Im Bereich der **City-Hubs**, welche die Schnittstelle zwischen übergeordneten Bediennetzen und dem städtischen Güterwirtschaftsverkehr bilden, liegt der Fokus der Stadt Bern zum einen auf bereits bestehenden Logistikstandorten. Diese sollen vor möglichen Verdrängungen durch andere Nutzungen gesichert werden und in Zusammenarbeit mit den Stakeholder*innen im Sinne des Konzepts Stadtlogistik weiterentwickelt werden.

Zum anderen liegt der Fokus auf dem zukünftigen Bedarf nach solchen Standorten, wofür die städtischen Behörden zusätzliche quantitative und räumliche Grundlagen benötigen. Das **Standortkonzept Warenhubs** weist hierfür Potenzialräume auf dem Gemeindegebiet aus, in welchen mögliche City-Hubs aufgrund der Verkehrserschliessung oder der Distanz zu lärmempfindlichen Zonen geeignete Rahmenbedingungen vorfinden. Diese Potenzialräume bilden für die Stadt Bern eine strategische Grundlage, um Entwicklungen auf Arealen zu verfolgen, welche für Logistiknutzungen potenzielle Standorte aufweisen. Hier kann die Stadt Bern als Vermittlerin tätig werden oder Entwicklungen zugunsten von privaten Logistiknutzungen beeinflussen.

Am anderen Ende der urbanen Logistikkette bilden **Sammel- und Abholstationen** die Schnittstelle zwischen Logistikdienstleister*innen und Empfänger*innen. Unter diesen werden in dieser Studie in erster Linie Paketautomaten, Pick-up-Angebote von lokalen Gewerbebetrieben und Sammelstellen für Recyclingabfälle verstanden. Als adressübergreifende Warenübergabestellen können sie zu einer Bündelung der Warenströme auf dieser «letzten Meile» im urbanen Güterverkehr beitragen, indem die Anzahl angefahrter Lieferadressen bzw. Stopps von Lieferwagen reduziert wird. Der Standortbedarf von diesen variiert stark nach angenommenen Mengen- und Regulationsszenarien und kann im Gegensatz zu den City-Hubs im Rahmen dieser Studie nicht sinnvoll räumlich verortet werden.

Die durchgeführten quantitativen Analysen dienen folglich als Orientierungsrahmen und bilden zusammen mit definierten qualitativen Standortkriterien eine konzeptuelle Grundlage für spätere Standortevaluationen. Eine Sonderstellung nehmen hierbei Paketautomaten ein, da diese die Aufstellung zusätzlicher Infrastrukturen im öffentlichen Raum bedingen und zu den Beweggründen von deren Nutzung durch Konsument*innen noch keine umfassenden Erkenntnisse vorliegen.

Auch hier beabsichtigt die Stadt Bern nicht, eigene Infrastrukturen zu erstellen oder zu testen. Die Rolle der Stadt versteht sich darin, für einen Pilotbetrieb mit lieferantenoffenen und empfängerneutralen Paketautomaten notwendige strukturelle Grundlagen zu schaffen, damit zu deren Betrieb und Potenzial zur Verkehrsreduktion Erkenntnisse gewonnen werden können.

Analog dem Konzept Stadtlogistik Bern wurde die Erarbeitung des **Standortkonzepts Warenhubs** Bern im Rahmen eines partizipativen Verfahrens vorgenommen. In zwei Workshops konnten sich Vertreter*innen aus Logistikbranche, Wirtschaft und Gewerbe sowie der öffentlichen Hand zu Mengen- und Regulationsszenarien und zur räumlichen Verteilung von Warenhubs einbringen. Auf dieser Basis wurden Potenzialräume ermittelt und Stossrichtungen formuliert, in welche die Rückmeldung der Wirtschaft einfließen.

Diese Stossrichtungen wurden im Anschluss an einer Güterverkehrsrunde der Stadt Bern nochmals diskutiert und bewertet. Die Erkenntnisse aus den Workshop-Veranstaltungen sowie die Zielsetzungen des Konzepts Stadtlogistik Bern bildeten die Grundlage für die Priorisierung einzelner Stossrichtungen. Diese verstehen sich als Prüfaufträge, um die Umsetzung des Konzepts Stadtlogistik Bern zu konkretisieren. Die Stadt Bern verortet hierbei den dringendsten Handlungsbedarf in den Bereichen der Infrastrukturplanung sowie der Raum- und Stadtplanung.

2 Ausgangslage

Die demografische Entwicklung, der begrenzte öffentliche Raum und der Boom des Onlinehandels haben in der Stadt Bern und anderen Städten der Schweiz einen starken Einfluss auf den urbanen Wirtschaftsverkehr und stellen städtische Versorgungsstrukturen vor absehbare Herausforderungen. Die städtische Politik hat hierzu einen Handlungsbedarf festgestellt und entsprechende Massnahmen ergriffen: Im Sommer 2020 verabschiedete der Berner Gemeinderat auf Initiative einer Motion von Stadtrat Manuel C. Widmer (GFL) das **Konzept Stadtlogistik Bern**, welches die städtische Energie- und Klimastrategie 2025 (EKS 2025) im Bereich des urbanen Güterwirtschaftsverkehrs konkretisiert.¹

Ziel des Stadtlogistikkonzeptes ist es, proaktiv auf absehbare Veränderungen im urbanen Güterwirtschaftsverkehr zu reagieren sowie notwendige Voraussetzungen für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Stadtlogistik zu schaffen. Zentral bei der Umsetzung der darin ausformulierten Massnahmen ist der direkte Dialog mit Stakeholder*innen aus Bevölkerung, Behörden, Gewerbe und Wirtschaft. Im Rahmen von regelmässig stattfindenden Güterverkehrsrunden werden so konzeptuelle Grundlagen zum zukünftigen Güterwirtschaftsverkehr in der Stadt Bern sowie die Umsetzung von konkreten Massnahmen diskutiert.

Im Verlauf dieses partizipativen Prozesses wurde insbesondere die Sicherung von Flächen für Logistikknutzungen auf dem Stadtgebiet als eine der zentralen Herausforderungen identifiziert: Freie Flächen und Infrastrukturen für Logistikknutzungen sind in der Stadt Bern rar und drohen weiter zugunsten anderer Nutzungen verdrängt zu werden. Es gilt daher, diese zu wahren und aufgrund deren Knappheit möglichst effizient zu nutzen. Hierfür wurde im Dialog mit den erwähnten Anspruchsgruppen der Bedarf an zusätzlichen konzeptionellen Grundlagen festgestellt, um insbesondere die folgenden Massnahmen des Konzepts Stadtlogistik Bern zu konkretisieren.

- M2: Nutzung von bestehender Logistikinfrastruktur für Stadtlogistik-Konzepte
- M3: Warenübergabesysteme und Paketstationen
- M13: Flächen für die Ver- und Entsorgung der Stadt Bern sichern und planen

Das **Standortkonzept Warenhubs Bern** soll diese Grundlagen für raumplanerische Prozesse sowie zu Fragestellungen zum Aufbau möglichst flächeneffizienter und stadtverträglicher Logistikkstrukturen liefern. Ziel dieser Studie ist es daher, die zu Beginn erwähnten Entwicklungstendenzen im Güterwirtschaftsverkehr für die Stadt Bern abzuschätzen und diese in einer modellhaften urbanen Logistikkette zu verorten. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung und des starken Wachstums innerhalb des Güterwirtschaftsverkehrs fokussieren sich diese Analysen auf die Konsumgutlogistik, worunter in dieser Studie palettisiertes Stückgut und Pakete verstanden werden. Mit den so gewonnenen Erkenntnissen sollen im Anschluss relevante Potenzialräume für Logistikknutzungen auf dem Stadtgebiet identifiziert und mögliche betriebliche und regulatorische Rahmenbedingungen im Sinne von Stossrichtungen evaluiert werden.

Im November 2021 beauftragte daher das Amt für Umweltschutz die Rapp AG, diese Inhalte im Rahmen eines partizipativen Verfahrens zu erarbeiten. Inhaltlicher Ausgangspunkt für diese

¹ Kuchenbecker; Schmid; Tschumper, Konzept Stadtlogistik Bern, 2020.

Arbeiten bildete hierfür eine Güterverkehrsanalyse zum Güterverkehrsaufkommen in der Stadt Bern, welche die Rapp AG im Sommer zuvor für die Stadt Bern erstellt hatte.

2.1 Das Güterverkehrsaufkommen der Stadt Bern

Seit dem Sommer 2021 verfügt die Stadt Bern über aktuelle Daten zum urbanen Güterwirtschaftsverkehr. Die wichtigsten Grundlagen für diese von der Rapp AG durchgeführte Güterverkehrsanalyse bildeten Gütertransportstatistiken des Bundesamts für Statistik (BFS), Daten zum Schienengüterverkehr der SBB, Verkehrszählungen von Stadt, Kanton und Bund sowie das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Neben demografischen Daten wurden in dieser Analyse das Güterverkehrsaufkommen an sich und das durch entsprechende Nutzfahrzeuge verursachte Verkehrsaufkommen untersucht.

In der Stadt Bern lebten 2019 rund 143'000 Personen in 68'000 Haushalten, während 14'615 Arbeitsstätten Beschäftigungen im Umfang von rund 142'000 Vollzeitäquivalenten boten. Für die Ver- und Entsorgung der Stadt wurden 10,6 Millionen Tonnen Güter bewegt. In diesem Güterverkehrsaufkommen sind Transporte auf Strasse und Schiene berücksichtigt, welche in die Stadt hinein, aus der Stadt heraus oder innerhalb der Gemeindegrenzen vorgenommen wurden. Diese verteilten sich wie folgt auf einzelne Warengruppen bzw. Segmente gemäss dem Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik (NST)², welches 20 verschiedene Güterkategorien definiert.

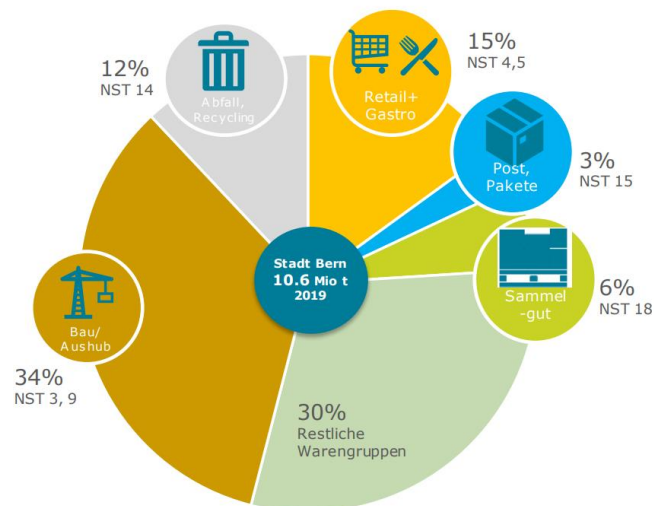


Abbildung 1: Anteile nach Segmenten am Güterverkehrsaufkommen in Tonnen³

² Die Abkürzung «NST» steht für «Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport» und basiert auf der Verordnung (EG) Nr. 1304/2007, vgl. hierfür: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1304>, 21.07.2023.

³ Schmid; Hegi; Fischer, Faktenblatt zum Güterverkehr, 2021.

Während sechs Prozent des Berner Güterwirtschaftsverkehrs auf dem Schienenweg transportiert wurden, erfolgte der Transport des restlichen Anteils auf der Strasse. Dabei ist gut ersichtlich, dass sich fast die Hälfte des gesamte Güteraufkommens auf die beiden Segmente Bau/Aushub (NST 3, 9) sowie Abfall, Recycling (NST 14) verteilt. Für die Aussagekraft dieser Darstellung ist es von grosser Relevanz, dass diese Auswertung das städtische **Güterverkehrsaufkommen in Tonnen** zusammenfasst und somit keine direkten Aussagen zum daraus resultierenden Verkehrsvolumen zulässt.

Durch Auswertungen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Berns sowie der Verkehrszählstellen der Stadt Bern können die Verkehrsleistungen jedoch hergeleitet werden. Aus dem Gesamtverkehrsmodell kann für das Jahr 2016 festgehalten werden, dass im durchschnittlichen Werktagerverkehr (DVW) rund 64'000 Fahrten mit Lieferwagen, Lastwagen und Lastenzüge in die Stadt Bern hinein oder heraus vorgenommen wurden.

Auswertungen aus den Zählanlagen der Stadt Bern für das Jahr 2019 ergaben hierzu, dass 11 Prozent aller Verkehrswege im Stadtberner Strassenverkehr 2019 durch Lieferwagen vorgenommen wurden, während lediglich vier Prozent auf schwere Nutzfahrzeuge zurückzuführen waren. Der Anteil des gesamten Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr der Stadt betrug somit 15 Prozent.

Auch wenn bei diesen Werten nicht restlos differenziert werden kann, wie sich diese Fahrtenleistungen innerhalb der Segmente des gesamten Wirtschaftsverkehrs verteilen und somit effektiv der Sparte des Güterwirtschaftsverkehrs zugerechnet werden können, so ist die herausragende Bedeutung von Lieferwagen im Gegensatz zu schweren Nutzfahrzeugen deutlich ersichtlich und deren weitere Entwicklung von grossem Interesse.

2.2 Entwicklung der Konsumgutlogistik und Handlungsbedarf

Neben den aufgeführten, bekannten Daten zum Berner Güterwirtschaftsverkehr gilt das Interesse im Folgenden dessen Entwicklungstendenzen. Wie eingangs erwähnt, werden Letztere in einem starken Ausmass durch externe Faktoren wie die demografische Entwicklung oder das Konsumverhalten beeinflusst. Der anhaltende Trend zu immer mehr kleinteiligen Einzellieferungen führt insbesondere im begrenzten urbanen Raum zu absehbaren Herausforderungen, auf welche im Sinne des **Konzepts Stadtlogistik Bern** proaktiv reagiert werden soll.

In einem ersten Schritt wurden die Veränderungen des Güterverkehrsvolumens geschätzt bzw. hochgerechnet. Hierfür stützt sich diese Studie neben der Güterverkehrsanalyse aus dem Sommer 2021 auf Daten aus dem Arbeitsmarkt⁴, Branchenszenarien⁵ sowie Bevölkerungsdaten

⁴ Bundesamt für Statistik BFS, STATENT, 2019.

⁵ Cretegny; Müller, Scénarios par branche et leur régionalisation, 2020.

und -prognosen⁶. Für die spätere räumliche Verortung werden im Anschluss auch bekannte Arealentwicklungen auf dem Stadtgebiet berücksichtigt.⁷

Mithilfe dieser Strukturdaten wurden **zwei Szenarien** zur Entwicklung des Güterwirtschaftsverkehrsvolumens bis zum Jahr 2040 berechnet, welche das jährliche Güterverkehrsvolumen in Tonnen sowie das tägliche Sendungsaufkommen in der Konsumgutlogistik umfassen. Die beiden Szenarien unterschieden sich hierbei in Annahmen zum Konsumverhalten sowie zum strukturellen Bedeutungsgewinn der Dienstleistungsbranche auf Kosten industrieller und produzierender Branchen auf dem Stadtgebiet. Die «begrenzte Veränderung» geht dabei von einem deutlich weniger starken Wachstum des Konsumverhaltens aus als die «dynamische Veränderung».

Ferner ist bei der begrenzten Veränderung ein höherer Anteil an Massen- und Industriegüter im gesamten Güterverkehrsaufkommen enthalten, da in diesem Szenario von einem weniger starken Bedeutungsgewinn der Dienstleistungsbranche ausgegangen wird. Für das Jahr 2040 ergeben sich somit die folgenden Schätzungen.

Tabelle 1: Hochrechnung Güteraufkommen Stadt Bern

Segment	Szenarien		
	Heute (2019)	Begrenzte Veränderung (2040)	Dynamische Veränderung (2040)
Gesamtaufkommen [Tonnen/Jahr]	9,7 Mio. ⁸	10,1 Mio.	9,9 Mio.
Paketaufkommen [Sendungen/Tag]	20'000	36'000	60'000
Stückgutaufkommen [Sendungen/Tag]	19'000	20'000	24'000

Das höhere Güterverkehrsvolumen 2040 in der begrenzten Veränderung gegenüber demjenigen im dynamischen Szenario begründet sich in Annahmen zu den transportierten Segmenten bzw. Warengruppen: Der höher angenommene Anteil an schweren Massen- und Industriegütern in der begrenzten Veränderung wirkt sich in diesem Szenario entsprechend auf das Gesamtaufkommen in Tonnen aus.

Die augenscheinlichste Veränderung ist bei der Zunahme der erwarteten Paketsendungen sichtbar: Hier gehen die Hochrechnungen der Rapp AG davon aus, dass sich diese von gegenwärtig 20'000 (Stand 2019) auf bis zu 60'000 Sendungen pro Tag verdreifachen könnten. Von grosser Bedeutung ist dabei der Umstand, dass gleichzeitig das jährliche Gesamtgüteraufkommen nur unwesentlich von 9,7⁹ auf 9,9 Tonnen ansteigt, was der Entwicklung hin zu kleinteiligen Einzellieferungen geschuldet ist.

⁶ Bundesamt für Statistik BFS, STATPOP, 2019, sowie: Statistik Bern, Bevölkerungsprognosen, 2019.

⁷ Einen aktuellen Überblick bietet das Stadtplanungsamt Bern, vgl. hierfür: <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/prd/stadtplanungsamt/freiraumplanung/arealentwicklungen>, 21.07.2023.

⁸ Die Schätzung des gesamten Güterverkehrsaufkommens in diesem Konzept wurde von der Rapp AG vorgenommen. Diese weicht aufgrund methodischer Unterschiede von den zuvor ausgewiesenen 10,6 Millionen Tonnen ab, welche im Rahmen der Güterverkehrsanalyse im Sommer 2021 eruiert wurden.

⁹ Ebd.

Letztere bildet sich ebenso in den Fahrtenleistungen des Güterwirtschaftsverkehrs ab, welche im Rahmen der 2022 publizierten Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) untersucht wurden. Neben Analysen zur Entwicklung anderweitiger Verkehrsströme kommt diese Studie zum Schluss, dass die zurückgelegten Fahrzeugkilometer von Lieferwagen bis 2050 stark zunehmen werden: Im Szenario «Basis», welches von einer Verkehrsentwicklung im Sinne der Mobilitätsziele des Bundes ausgeht, steigen diese um 58 Prozent gegenüber dem Ausgangswert von 2017 an.¹⁰

Diesen Entwicklungstendenzen im Wirtschaftsverkehr stehen räumliche Veränderungsprozesse gegenüber. Im Zuge des «Logistics Sprawl» ist in den letzten Jahrzehnten eine Verdrängung der Logistik aus urbanen Gebieten feststellbar. Als eher margenschwache Branche ist sie betriebswirtschaftlich unattraktiv für innerstädtische Flächen, bei welchen z. B. mit einer Wohnnutzung höhere Renditen erzielt werden können. Hinzu kommen neben dem hohen Flächenbedarf mit Luft- und Lärmemissionen weitere Push-Faktoren, welche deren Verdrängung begünstigen: Beim Transport und Umschlag von Waren entstehen Lärm und bis zur vollständigen Elektrifizierung auch Luftschadstoffe – andere Emissionen wie Reifen- und Bremsabrieb werden auch danach weiterhin anfallen. Dies löst Konflikte mit angrenzenden Nutzungen aus.

Logistikstandorte befinden sich heute oft ausserhalb von den Städten, obwohl gleichzeitig, u. a. durch verdichtetes Wohnen oder das absolute Bevölkerungswachstum, die Nachfrage nach Konsumgütern im urbanen Raum steigt. Die Ver- und Entsorgung im städtischen Raum erfordert deshalb bereits heute hohe Fahrleistungen im Wirtschaftsverkehr und verursacht damit eine hohe Strassenbelastung.

Heute bekannte strukturelle, mengenmässige und räumliche Entwicklungsprozesse werden somit im grossen Masse den künftigen urbanen Wirtschaftsverkehr bestimmen sowie die daraus resultierenden Herausforderungen zur Wahrung der Aufenthaltsqualität im urbanen Raum. Für die Stadt Bern ist es daher zentral, dass zum jetzigen Zeitpunkt die Grundlagen dafür geschaffen werden, um auf diese Entwicklung zur reagieren. In Bezug auf die räumliche Dimension ist hierbei elementar, dass der Tendenz zum «Logistics Sprawl» Einhalt geboten werden soll: Bestehende Standorte für die urbane Logistik müssen gesichert und im besten Fall neue Standorte erschlossen werden, damit Fahrtenleistungen im städtischen Raum reduziert werden können.

¹⁰ Justen; Ancel; Mathys; Schiller, Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050. Schlussbericht, 2022.

3 Standorte in der urbanen Logistik

Im Personenverkehr optimieren Akteur*innen ihre Teilnahme am Verkehr selbst. Dies ist im Güterwirtschaftsverkehr nicht der Fall: Verlandende Unternehmen wählen für die Durchführung ihrer Warentransporte eine*n Logistikdienstleister*in oder schaffen eigene Logistikstrukturen mit entsprechenden Verteilnetzen. Güter werden somit innerhalb von Unternehmensnetzwerken mit eigenen Standorten (Hubs) und mit eigenen Verkehrsmitteln transportiert. Solche Betriebskonzepte können sehr unterschiedlich ausgestaltet sein. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt mögliche Warenflüsse und Zwischenstufen der Verteil- und Sammello- gistik, welche im urbanen Raum relevant sind. Auch im Fall der Stadt Bern gelangt das Güter- aufkommen von 10,6 Millionen Tonnen (Stand 2019) über verschiedene Distributionswege an die Empfänger*innenadressen.

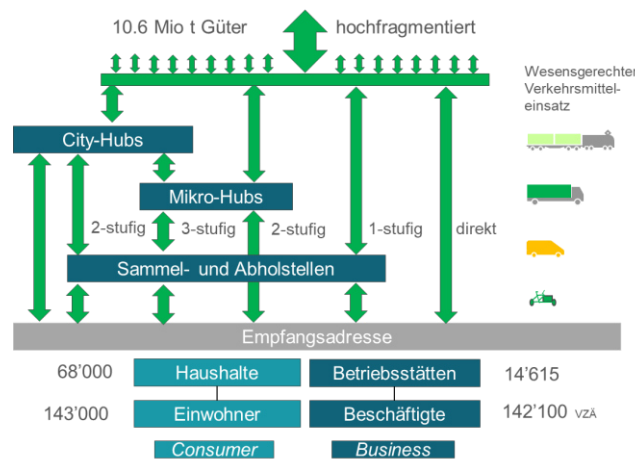


Abbildung 2: Stufenmodell der urbanen Logistik; Daten zum Wirtschaftsverkehr der Stadt Bern

3.1 Das Stufenmodell als theoretische Grundlage

Das Güteraufkommen der Stadt Bern entspringt einem stark fragmentierten Quellensystem. Dieses umfasst unter anderem Zentral- oder Distributionslager des Detailhandels, Sortierzentren von Paketdienstleister*innen, aber auch Produktionsstätten, die direkt an z. B. weiterverarbeitende Unternehmen in der Stadt Bern liefern. Die Bedienkonzepte ab diesen Ausgangspunkten unterscheiden sich vor allem in den Zwischenstufen (Hubs), welche von den Gütern passiert werden, sowie im Fahrzeugeinsatz. Diese «Stufigkeit» der Logistikkette wird durch die Anzahl Hubs bestimmt, die während des Verteil- oder Sammelprozesses durchlaufen werden. Diese reicht in der Praxis von null bis maximal drei Stufen.

Der Fahrzeugeinsatz zwischen den Stufen kann sich je nach Bedienkonzepten unterscheiden, wird jedoch grob durch die Anforderungen der jeweiligen Teilstrecken vorgegeben: So kann

beispielsweise die Bahn oder auch das geplante unterirdische Gütertransportsystem von Cargo sous terrain (CST) nicht sinnvoll für die Feinverteilung von Gütern in einer Stadt verwendet werden. Ihre **wesensgerechten** Ziel- und Abgangsorte sind grosse Umschlagsorte, welche als Nahtstellen zwischen übergeordneten Bedienkonzepten und der städtischen oder regionalen Güterversorgung dienen. Diese Standorte werden im Folgenden als **City-Hubs** bezeichnet und noch näher beschrieben.

Ab einem City-Hub ist die Verkehrsmittelwahl auf der Strasse offener und kann sich, sofern die Logistikkette noch über zusätzliche Zwischenstufen bis zu den Empfänger*innenadressen verfügt, mehrfach verändern, wobei dem Lieferwagenverkehr die bereits erwähnte zentrale Bedeutung zukommt. Zukünftig ist auch der Einsatz von alternativen Transportmitteln wie Lastenvelos oder elektrischen Dreiradfahrzeugen denkbar. Am Schluss der Logistikkette ist es ferner denkbar, dass kleinere Sendungen ab zentralen **Sammel- und Abholstellen** von den Empfänger*innen zu Fuss oder mit Kleinfahrzeugen abgeholt werden. Auf diese Umschlagspunkte wird hier folgend ebenfalls noch näher eingegangen.

Idealtypisch ist für die City-Logistik die Hypothese eines Drei-Stufen-Modells, da dieses in der Theorie am wenigsten Fahrleistung erzeugt.¹¹ Es beginnt mit der Lieferung zum City-Hub. Dann folgt eine gebündelte Belieferung mit einem grossen Strassenfahrzeug zu einem weiteren Standort, welcher in der Theorie als Mikro-Hub bezeichnet wird und der Versorgung eines Teils einer Stadt dient. Von dort folgt eine ebenfalls gebündelte Belieferung zu den Sammel- und Abholstationen, von welchen die Ware von den empfangenden Unternehmen oder Haushalten abgeholt werden kann.

In Bezug auf die optimale Standortwahl unterscheiden sich diese Hub-Typen stark in ihren Anforderungen und unterliegen einer gewissen wechselseitigen Abhängigkeit. Bei City-Hubs ist so beispielweise ein guter Anschluss an übergeordnete Verkehrssysteme von zentraler Bedeutung, während dies bei Sammel- und Abholstationen die Nähe zu den Endverbraucher*innen ist.

Ob ein solches dreistufiges Modell im Fall der Stadt Bern eine sinnvolle Organisation der Warenströme zulässt, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beantwortet werden. Da insbesondere der Bedarf an Mikro-Hubs als mögliche Zwischenstufen mit den vorhandenen Erfahrungswerten und Daten nicht bestimmt werden kann, fokussieren sich die weiteren Überlegungen auf die Stationen zu Beginn und am Ende der urbanen Logistikkette: auf die **City-Hubs und die Sammel- und Abholstationen**.

Unabhängig von diesem Fokus gilt es zu beachten, dass dieses Logistikmodell nicht beliebig für alle Warengruppen anwendbar ist. Diese Studie bezieht sich im Folgenden ausschliesslich auf die Konsumgutlogistik, d. h. palettisiertes Stückgut und Pakete. Ferner können verschiedene Güterarten wie beispielsweise Lebensmittel oder Gefahrgut aufgrund bestehender Vorschriften nicht beliebig in denselben Infrastrukturen umgeschlagen oder zwischengelagert werden. Möglich ist hingegen eine Anwendbarkeit auf die Rückwärtslogistik, das heisst z. B. in der Retouren-, Entsorgungs- oder Abfalllogistik. Darüber hinaus sei auch darauf hingewiesen, dass in der Praxis auch Logistiknetzwerke bestehen, welche mit anderen Ansätzen ihre Fahrten im urbanen Raum optimieren bzw. reduzieren. In solchen Fällen, z. B. bei regelmässig

¹¹ Vgl. hierfür: <https://www.zhaw.ch/de/engineering/ueber-uns/news/news/event-news/gueterverkehr-in-staedten-reduzieren-mit-smarter-logistik/>, 14.08.2023.

anfallenden, grossen Volumen, können direkte Warenströme in die Stadt effizienter als beim Weg über das Stufenmodell ausfallen.

3.1.1 Einflussmöglichkeiten und Rollenverständnis der Stadt Bern

Die Stadt Bern hat begrenzten Einfluss auf den grundsätzlich privatwirtschaftlich organisierten Güterverkehr. Dies gilt sowohl für die Standorte von Logistikunternehmen als auch für Bedienkonzepte oder Geschäftsmodelle der genannten Hub-Typen. Sie ist im Güterwirtschaftsverkehr, mit Ausnahme der Entsorgungslogistik beim Siedlungsabfall, nicht selbst operativ tätig und verfolgt keine Pläne, selber zur Logistikdienstleisterin zu werden. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Bern auf den Güterwirtschaftsverkehr beschränken sich in weiten Teilen auf indirekt wirkende Massnahmen. Diese sollen aber genutzt werden, um auf die zu Beginn erläuterten Entwicklungstendenzen im Güterwirtschaftsverkehr und die Auswirkungen des «Logistics Sprawl» proaktiv zu agieren.

Durch Regulierung kann die Stadt Bern mittelbar Einfluss auf Standorte und Bedienkonzepte nehmen, indem sie Ge- und Verbote erlässt (siehe Abbildung 3). Dazu könnten z. B. Lieferzeitfenster oder gänzliche Fahrverbote in bestimmten räumlichen Bereichen zählen. Auch weitere Regulationsmassnahmen der Citylogistik mit eher steuerndem Charakter, wie z. B. die Schaffung von Strukturen, welche die Etablierung von anbieterneutralen, privat geführten City-Hubs begünstigen, hätten Einfluss auf Lieferströme und könnten so einen Beitrag zur Reduktion der Fahrleistungen im Güterwirtschaftsverkehr leisten. In diesem Fall würde die Regulation eher Kosten und Nutzen der Logistikdienstleister*innen beeinflussen und so eine Veränderung der Bedienkonzepte und Geschäftsmodelle herbeiführen.

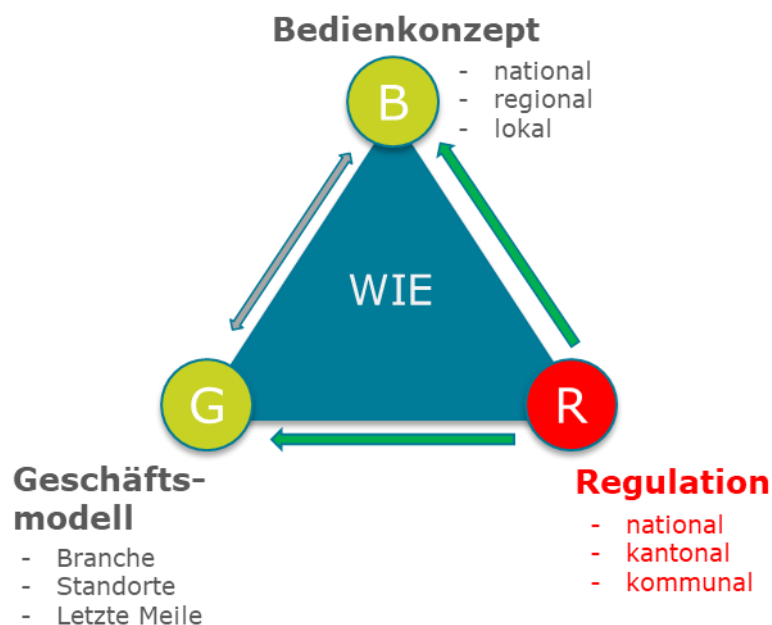


Abbildung 3: Einflusspotenzial von Regulation auf Bedienkonzepte und Geschäftsmodelle in der Citylogistik

Ziel der Stadt Bern ist es folglich nicht, selber Logistikinfrastrukturen aufzubauen und zu betreiben. Vielmehr sollen im Dialog mit den Stakeholder*innen des urbanen Güterwirtschaftsverkehrs regulative Strukturen geschaffen werden, welche räumliche und betriebliche Voraussetzungen für stadtverträgliche Bedienkonzepte und Geschäftsmodelle ermöglichen.

3.2 City-Hubs als Logistikzentren für die Versorgung der Stadt Bern

City-Hubs sind Umschlagstandorte für die Ver- und Entsorgung einer Stadt oder ihrer Teilgebiete mit Waren. Sie dienen als Nahtstellen zwischen übergeordneten Güterverkehrsströmen und urbaner Logistik sowie für den Versand und Empfang von Gütern und Leerbehältern innerhalb der Stadt.

Diese Definition von City-Hubs ist bewusst offengehalten. Damit sind sowohl unternehmenseigene Umschlagstandorte als auch Konsolidierungszentren oder andere offene Umschlag hubs eingeschlossen. Die Kernelemente eines City-Hubs sind der **Anschluss an ein übergeordnetes Bediennetz** und die **Lage innerhalb des funktionalen städtischen Raums**. Diese beiden Faktoren führen dazu, dass ab einem City-Hub urbane Verteilgebiete ohne die Benutzung des übergeordneten Strassennetzes (z. B. Autobahnen) erreicht werden. Dies ermöglicht eine gebündelte Belieferung der Stadt und entlastet die übergeordneten Verkehrswege von städtischen Warenströmen.

Für die Stadt Bern sind im Zusammenhang mit City-Hubs zwei Aspekte von zentraler Bedeutung, welche sich aus dem wachsenden Güterverkehrsaufkommen sowie den bekannten Effekten des «Logistics Sprawl» ergeben: Einerseits gilt es, **bestehende Logistikstandorte**, welche bereits heute die Funktion von City-Hubs wahrnehmen, gegenüber möglichen Verdrängungen durch andere Nutzungen zu sichern und in Zusammenarbeit mit den Stakeholder*innen weiterzuentwickeln. Zum anderen benötigen die städtischen Behörden zusätzliche Grundlagen hinsichtlich des künftigen Bedarfs an Standorten sowie zu möglichen Potenzialräumen, in welchen **künftige City-Hubs** realisiert werden könnten. Letzteres ist von zentraler Bedeutung, damit die entsprechenden Flächen proaktiv für Logistiknutzungen eingeplant und gesichert werden können.

3.2.1 Standortbedarf für City-Hubs in der Stadt Bern

Der Standortbedarf für City-Hubs bzw. die Anzahl notwendige City-Hubs für die Stadt Bern lässt sich anhand der erläuterten Mengenszenarien theoretisch berechnen. Als weiteren Parameter sind hierzu die Regulationsmöglichkeiten der Stadt Bern einzubeziehen, da diese wie erläutert einen Einfluss auf Geschäftsmodelle und Bedienkonzepte von City-Hubs ausüben.

Für die weitere Betrachtung wurden daher zwei Regulationsszenarien definiert: Das Szenario «Heute» spiegelt für einige Kernaspekte die heutige Regulation wider, das Szenario «Angepasst» eine Regulation, welche für die Nutzung von City-Hubs sehr vorteilhaft ist und deren Nutzung erhöht. In Letzterer würden City-Hubs den Logistikdienstleister*innen diskriminierungsfrei für die Versorgung der Stadt Bern zur Verfügung stehen. Den beiden Szenarien werden die folgenden Auswirkungen zugeschrieben.

Tabelle 2: Regulationsszenarien City-Hubs

Relationsbereich	«Heute»		«Angepasst»	
	Regulation	Auswirkung	Regulation	Auswirkung
City-Hub	Keine Regulation der City-Hubs.	City-Hubs entstehen ausschliesslich marktgetrieben. Flächenknappheit, hohe Investitionskosten und Anstreben von Wettbewerbsvorteilen führen zu wenig operativen Hubs von wenigen Betreiber*innen. Es entstehen räumliche Monopole und dadurch Wettbewerbsverzerrungen.	Regulationen führen dazu, dass ein City-Hub diskriminierungsfrei als Umschlagspunkt zwischen Ferngüterverkehr und Distribution zur Verfügung steht.	Alle Transporteur*innen können durch den Umschlag im City-Hub von der Bündelung im Fernverkehr und evtl. einem Bahnanschluss profitieren. Das räumliche Monopol grösserer Transporteur*innen wird aufgeweicht oder aufgelöst.

Die Mengen- und Regulationsszenarien beeinflussen die Anzahl Sendungen, welche über City-Hubs abgewickelt werden könnten. In den folgenden beiden Tabellen wurden die beiden Parameter zum mengenmässigen Aufkommen und zur Regulation für tägliche Stückgutsendungen sowie Paketsendungen in der Stadt Bern zusammengezogen.

Tabelle 3: Tägliche Menge an Stückgutsendung City-Hub

	Regulation «Heute»	Regulation «Angepasst»
Mengenszenario 2040 «Begrenzte Veränderung» [Stück]	4'000	8'000
Mengenszenario 2040 «Dynamische Veränderung» [Stück]	4'800	9'600

Tabelle 4: Tägliche Menge an Paketsendungen City-Hub

	Regulation «Heute»	Regulation «Angepasst»
Mengenszenario 2040 «Begrenzte Veränderung» [Stück]	30'600	34'200
Mengenszenario 2040 «Dynamische Veränderung» [Stück]	51'000	57'000

Die angegebenen Mengen werden über physische Standorte umgeschlagen, die sich in der Stadt Bern verteilen. Im Falle der Paketsendungen erklären sich die moderaten Veränderungen zwischen den Regulationsszenarien «Heute» und «Angepasst» im Umstand, dass bereits heute ein Grossteil dieser Sendungen über zentrale Logistikstandorte abgewickelt wird.¹² Hier üben die beiden Mengenszenarien einen wesentlich grösseren Einfluss auf das tägliche Aufkommen als die Regulationsszenarien aus. Unter der Annahme einer mittleren Grösse eines City-Hubs (siehe Anhang) kann eine hinreichende Anzahl von Standorten zur Abwicklung des Güteraufkommens über diese wie folgt eingeschätzt werden.

¹² Der hohe Marktanteil der Post (nahezu 80 Prozent) und die Bedienung über das regionale Paketzentrum Ostermündigen, welches hier als City-Hub eingestuft wird, zeichnen sich dafür verantwortlich.

Tabelle 5: Geschätzter Bedarf an Standorten für City-Hubs

	Regulation «Heute»	Regulation «Angepasst»
Mengenszenario 2040 «Begrenzte Veränderung»	1	2
Mengenszenario 2040 «Dynamische Veränderung»	2	3

Bei diesen Werten ist zu beachten, dass davon ausgegangen wird, dass in City-Hubs lediglich Stückgut und Pakete für die Stadt Bern umgeschlagen werden. Es ist davon auszugehen, dass aktuell noch nicht genügend Kapazität in City-Hubs zur Verfügung steht, um künftiges Wachstum aufzunehmen.

Aus den Mengen- und Regulationsszenarien kann daher geschlossen werden, dass die Stadt Bern zwischen einem und drei City-Hub-Standorte benötigt, um die künftigen Gütermengen im Bereich des Stückguts sowie der Pakete zu bewältigen. Wichtig ist hierbei, dass dies theoretische Werte sind und qualitative Anforderungen an die Standorte nicht berücksichtigt werden. Wie erwähnt, können beispielsweise Lebensmittel und Gefahrgut aufgrund bestehender Vorschriften nicht beliebig in denselben Infrastrukturen umgeschlagen werden.

3.2.2 Potenzialräume für City-Hubs in der Stadt Bern

Im Folgenden soll nun aufgezeigt werden, welche Gebiete prinzipiell für Standorte von City-Hubs in der Stadt Bern interessant sind. Diese Gebiete werden als Potenzialräume bezeichnet. Eine Standortbewertung mit Eignungsanalyse wird im Rahmen dieser Analyse noch nicht durchgeführt.

Gebiete, die sich für eine Ansiedlung von City-Hubs eignen, müssen gut mit Strasse und Bahn erschlossen sein. Es ist daher ratsam, nach dem Prinzip der Positivplanung vorzugehen. Auf diese Weise werden unabhängig von der Realisierbarkeit alle in Frage kommenden Gebiete bestimmt, und potenziell geeignete Standorte sind damit bekannt. Aufgrund des grossen Einzugsgebiets beschränkt sich die Suche nicht nur auf das Stadtgebiet von Bern, sondern auch auf die unmittelbare Umgebung.

Massgeblich für die Eignung eines Gebietes ist vor allem die Qualität seiner Anbindung an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz, denn ein City-Hub ist das Bindeglied zwischen der städtischen Logistik und dem übergeordneten Logistiksystem. Neben der verkehrstechnischen Anbindung ist auch eine gute Integration in das Stadtgefüge und die Minimierung der Auswirkungen auf umliegende, bebaute Gebiete wichtig. Daher werden die folgenden Kriterien zur Bestimmung von Potenzialräumen gewählt:

- **Nähe zu einem Annahmehnhof**

Nach diesem Kriterium gelten alle Gebiete innerhalb eines Radius von 1 km Luftlinie vom nächsten Annahmehnhof als optimal angebunden.

- **Nähe zu einem Autobahnanschluss**

Nach diesem Kriterium sind alle Gebiete innerhalb eines Radius von 1 km Luftlinie von der

nächsten Autobahnanschlussstelle geeignet. Ausserdem wird sichergestellt, dass das Bedienungsbereich direkt vom Standort aus erreicht werden kann, ohne die Autobahn benutzen zu müssen.

- **Distanz zu lärmempfindlichen Zonen**

Nach diesem Kriterium muss ein Mindestabstand zwischen dem potenziellen Standort und den lärmempfindlichsten Gebieten gewährleistet sein.

Die Kriterien werden bewusst streng gefasst, um Gebiete mit hohem Potenzial gezielt zu definieren. Es kann unter bestimmten Bedingungen sinnvoll sein, diese aufzuweichen, z. B. wenn ein geeignetes Areal in leicht höherer Entfernung zur Autobahn frei würde. Die resultierenden Potenzialflächen werden dann nach der Anzahl angeschlossener Verkehrsträger priorisiert und in der folgenden Abbildung schematisch dargestellt.

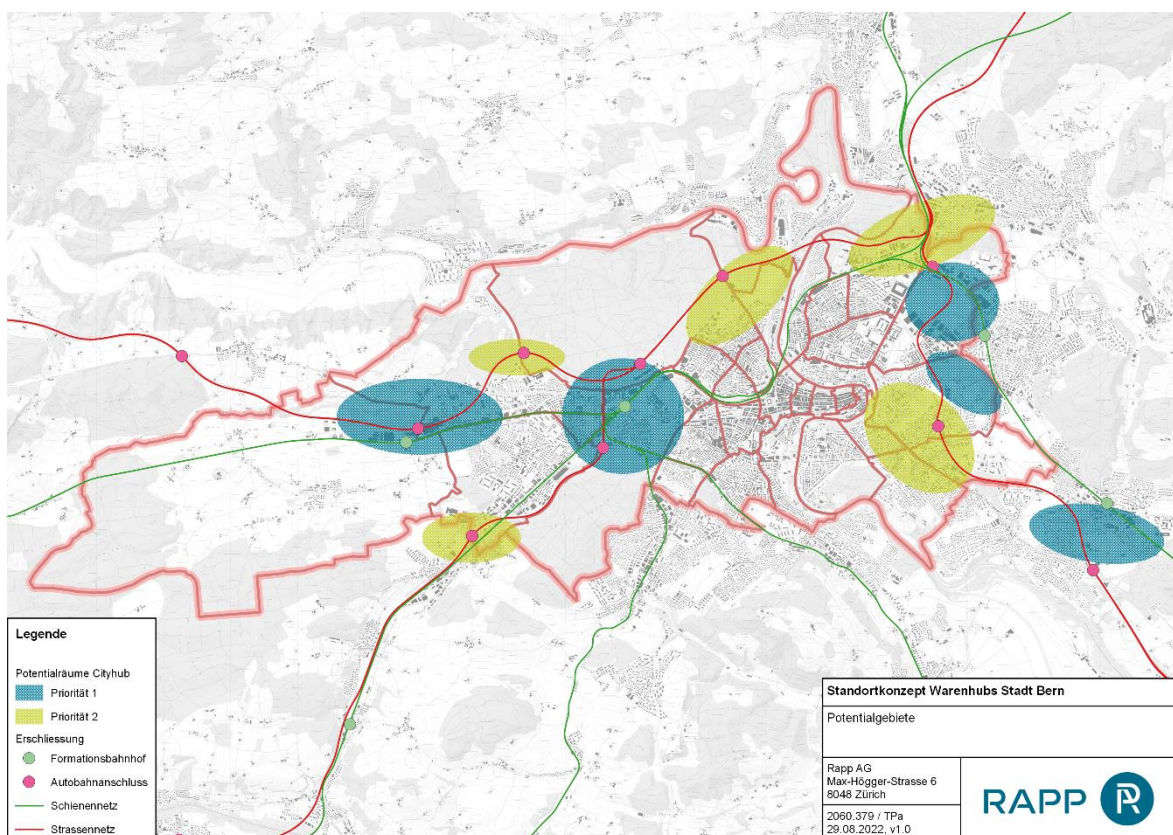


Abbildung 4: Potenzialgebiete für die Ansiedlung eines City-Hubs

Die dargestellten Potenzialräume sind nur indikative Gebiete, die nicht als scharf abgegrenzt zu betrachten sind. Auch in ihrer Nähe können geeignete Flächen gefunden werden. Relevant ist, dass sich Logistikstandorte in diesen Räumen dafür eignen, die Stadt Bern mit Gütern zu versorgen. Bereits heute bestehen mehrere Logistikstandorte in den ausgewiesenen Potenzialräumen, welche wichtige Funktionen in der urbanen Logistikkette für die Versorgung der Stadt Bern wahrnehmen.¹³ In der Regel werden über diese innerhalb von Unternehmensnetzwerken

¹³ Vgl. hierfür Anhang 6.9.

auch weiterreichende Aufgaben abgewickelt, wie z. B. die Versorgung des gesamten Agglomerationsraums oder des Kantons. Die bestehenden Logistikareale weisen somit ein sehr hohes Potenzial auf, zukünftig die Funktion eines City-Hubs, wie in Kapitel 3.1 erläutert, zu übernehmen. Da davon auszugehen ist, dass der Bedarf an City-Hubs für die Versorgung der Stadt Bern aufgrund der dargelegten Entwicklungen steigen wird, gilt sowohl bestehender als auch möglicher künftiger Logistikinfrastruktur in den Potenzialräumen grosses Interesse seitens der Stadt Bern.

In Zukunft könnte es Cargo sous terrain (CST) als dritte Möglichkeit geben, um die Stadt Bern an die übergeordneten Güterverkehrsnetze anzubinden. Je nachdem, wo die Anschlüsse an das Liniennetz von CST liegen werden, könnten die Gebiete, die für Logistikfunktionen attraktiv sind, erweitert werden. Es ist daher notwendig, die Entwicklung dieser dritten Verbindungsmöglichkeit zu verfolgen und, sofern möglich, so komplementär wie möglich zu den bestehenden Modi zu organisieren. Wie bei den anderen Verkehrsträgern ist es auch für CST sinnvoll, die Standorte so zu planen, dass mögliche Konflikte mit der Nachbarschaft aufgrund von Emissionen reduziert werden. Die Knotenpunkte von CST sind ebenso mit Oberflächenaktivitäten (Feinverteilung) verbunden, die negative externe Effekte hervorrufen könnten.

3.2.3 Rollenverständnis der Stadt Bern zu City-Hubs

Die städtische Ver- und Entsorgung steht im Mittelpunkt des Konzepts Stadtlogistik Bern: Massnahme M2 befasst sich in diesem Zusammenhang mit der Nutzung von bestehenden Logistikinfrastrukturen, Massnahme M13 mit der Sicherung und Planung von geeigneten Flächen und Standorten.

Aufgrund der wenigen verbliebenen Flächen, welche für eine Logistiknutzung in Frage kommen, sollen bestehende Logistikstandorte somit gesichert und weiterentwickelt werden. Durch die oben ausgewiesenen Potenzialräume verfügt die Stadt Bern über eine strategische Grundlage, um Entwicklungen auf Arealen zu verfolgen, welche neben den bestehenden Standorten ebenfalls für Logistiknutzungen interessant sind. Hier kann sie als Vermittlerin tätig werden oder Entwicklungen zugunsten von Logistiknutzungen proaktiv beeinflussen.

Wie zuvor erwähnt, ist es hierbei nicht die Absicht der Stadt Bern, im Bereich der städtischen Güterversorgung selbst operativ tätig zu werden. Es ist daher nicht vorgesehen, dass die Stadt selbst City-Hubs aufbaut und betreibt. Ziel ist die Unterstützung und Schaffung möglichst guter Grundlagen für private Initiativen, wenn diese den Zielsetzungen des Konzepts Stadtlogistik Bern entsprechen. In Kapitel 4 wird hierzu auf Stossrichtungen eingegangen, welche das weitere Vorgehen der Stadt skizzieren. Im Bereich von City-Hubs ist die Stadt Bern bereits in den folgenden Bereichen aktiv:

- Die Stadt Bern steht im engen Kontakt mit dem Kanton Bern im Zusammenhang mit anstehenden Richtplanänderungen. Ziel ist hierbei die Sicherung der schienengebundenen Güterverkehrsstandorte auf dem Stadtgebiet in Richtplan. Im Fokus stehen hierbei in erster Linie die Bahninfrastrukturen an den Standorten Weyermannshaus und Niederbottigen.
- Zusammen mit Vertreter*innen von Kanton, SBB und Privatwirtschaft prüft die Stadt Bern, mit welchen Massnahmen die Nutzung des Güterbahnhofs Weyermannshaus optimiert

werden kann. Dies erfolgt im Rahmen des Projektes «FE-Log»¹⁴, welches von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) finanziert wird. Hierbei wird untersucht, mit welchen baulichen Anpassungen, wie z. B. durch den Bau zusätzlicher Logistikgeschosse, der Güterbahnhof flächeneffizienter genutzt werden kann.

3.3 **Sammel- und Abholstationen für die Quartiersversorgung**

Der letzte Abschnitt in der urbanen Logistikkette wird als «letzte Meile» bezeichnet. In diesem Abschnitt finden sich mit Sammel- und Abholstationen die untersten Warenumschlagsplätze im klassischen Stufenmodell, wenn Lieferungen nicht direkt an die Empfänger*innenadressen zugestellt werden. Diese nehmen die Funktion von **adressübergreifenden Übergabestellen** für die Ver- und Entsorgung von Haushalten und Unternehmen wahr und bilden somit die Schnittstellen zwischen Logistikunternehmen und den Adressat*innen. Relevant bei Sammel- und Abholstationen ist, dass die beteiligten Akteur*innen bei der Warenübergabe nicht gleichzeitig am Standort anwesend sein müssen. Unter Sammel- und Abholstationen verstehen sich in diesem Konzept folgende Standorte:

- Paketautomaten (wie z. B. das «My Post 24»-Angebot der Post)
- Pick-up-Angebote von lokalen Gewerbebetrieben (Abholung von bestellter Ware in Geschäftslokalen)
- Sammelstellen für Recyclingabfälle
- Im weiteren Sinne: Filialen des Detailhandels bei Haushaltseinkäufen vor Ort

Diese Standorte fungieren als Berührungspunkte zwischen Logistik und Konsument*innen am Ende bzw. am Anfang der urbanen Logistikkette. Sie führen zu einem Bündelungseffekt, da zeit- und fahrleistungsintensive Hauszustellungen bzw. -abholungen vermieden werden. Logistiker*innen können so ihre Anzahl Stopps und somit die Verkehrsleistung auf der «letzten Meile» reduzieren. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass dies nur zu einer Gesamtreduktion der Fahrleistung in einer Stadt führt, wenn diese Standorte von den Nutzer*innen zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden können. Werden Sammel- und Abholstellen mit dem Auto angefahren, kann dies die Fahrtenleistung auf der «letzten Meile» im Gegensatz zu Direktlieferungen an die Endverbraucher*innen sogar erhöhen.

Der entscheidende Faktor für einen positiven Nutzen von Sammel- und Abholstationen ist somit das fussläufige oder velofahrende Erreichen der Stationen. Damit ist das wichtigste Kriterium die **Nähe zu Wohn- und Arbeitsorten**, im Idealfall sind dies 200 bis 300 Meter, mehr als 400 Meter führen zu einer Anfahrt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Weiterhin nutzungsunterstützend wirken Positionierungen an Orten, die an alltäglichen Wegen der Nutzer*innen liegen. In der Praxis bedeutet dies z. B. in einem Wohnareal am Ein- und Ausgang des Areals zur am meisten frequentierten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖV).

¹⁴ «FE-Log» steht für Flächen- und energieeffiziente Logistik. Für weitere Informationen vgl. <https://www.energieschweiz.ch/tools/komo-projekte/>, 21.07.2023.

Interessant können in diesem Zusammenhang auch Haltestellen des ÖV sein, die als Start oder Ende einer Reisekette genutzt werden, auch wenn sie sich weiter weg befinden. Zudem können auch Quartierzentren geeignete Standorte sein. Hier bietet sich die Möglichkeit, Pakete im Rahmen des Einkaufs mitzunehmen. Generell bieten sehr nahe gelegene Standorte jedoch die beste Prävention vor Abholungen mit dem Auto. Diese sollen zwar vermieden und der Standort entsprechend geplant und ausgestattet werden, dennoch muss die Möglichkeit der Zufahrt sichergestellt werden, damit Kleinwagen, Lieferwagen und evtl. Lastwagen Anlieferungen bzw. Abtransporte ausführen können. Weitere Kriterien zur Ausstattung, Lage und Anbindung finden sich im Steckbrief im Anhang.

Unter den Sammel- und Abholstationen nehmen **Paketautomaten** eine Sonderstellung ein, da mit diesen im urbanen Raum zusätzliche Infrastruktur installiert wird, welche zudem spezifisch den Bedürfnissen des Güterwirtschaftsverkehrs dienen. Im Gegensatz zu Pick-up-Angeboten, bei welchen beispielsweise Onlinebestellungen in bestehenden Geschäftslokalitäten abgeholt werden, haben Paketautomaten folglich auch einen eigenen Flächenbedarf im urbanen Raum.

Für die Stadt Bern bilden Paketautomaten **einen möglichen Ansatz**, um den Güterwirtschaftsverkehr auf der «letzten Meile», also vor allem in Wohnquartieren, zu reduzieren. In der Schweiz bestehen bereits einzelne Netzwerke von Paketautomaten, jedoch entstanden diese nicht koordiniert oder im Sinne einer gesamthaften Optimierung der Warenströme auf der «letzten Meile».

Ferner sind die heute vorhandenen Infrastrukturen in der Regel Teil von privaten Verteilnetzen einzelner Logistikdienstleister*innen und werden proprietär genutzt, d. h. über diese werden nur Sendungen des jeweiligen Logistikunternehmens abgewickelt. Andere Logistikdienstleister*innen können diese folglich nicht nutzen. Dies führt in der Konsequenz dazu, dass Logistikdienstleister*innen, welche diese Art der Zustellung bzw. Abholung von Sendungen anbieten, in der Regel eigene Paketautomaten mit entsprechendem Flächenbedarf aufstellen, was angesichts des knappen öffentlichen Raums sowie städtebaulicher Aspekte nicht den Zielsetzungen des Konzepts Stadtlogistik Bern entspricht. Ein solches Netzwerk muss aus städtischer Sicht somit zwingend **lieferantenneutral und empfangenneutral** ausgestaltet werden, sodass alle beteiligten Akteur*innen dieses unabhängig von vorherrschenden Eigentumsverhältnissen nutzen können.

Zurzeit drängen Anbieter*innen solcher öffentlichen Stationen auf den Markt, die auch Softwareintegration für diverse Paketdienstleister*innen anbieten. Es erscheint deshalb möglich, dass ein solches neutrales Netz in Zukunft auch marktwirtschaftlich, mit einer entsprechenden Regulierungsunterstützung, aufgebaut und betrieben werden kann.

3.3.1 Standortbedarf für Sammel- und Abholstationen in der Stadt Bern

Ebenso wie bei den City-Hubs lässt sich ein theoretischer Standortbedarf für Sammel- und Abholstationen mit den bekannten Mengen- und Regulationsszenarien berechnen. Da sich diese in der urbanen Logistikkette unmittelbar an den Empfangs- bzw. Versandadressen befinden, kann hierbei im Gegensatz zu den City-Hubs auf Berechnungen zum grossvolumigen Stückgutaufkommen verzichtet werden. Die folgenden Berechnungen fokussieren sich somit auf das Paketaufkommen. Die Regulationskriterien umfassen hierbei die Bereiche der Hauszustellung sowie der Ablageanlagen, welche im allgemeinen Sprachgebrauch als «Milchkasten» bezeichnet werden.

Die Szenarien «Heute» und «Angepasst» beeinflussen wie bei den City-Hubs den Bedarf an Standorten für Sammel- und Abholstationen. Die Szenarien «Angepasst» gehen teilweise von weitgehenden rechtlichen Veränderungen in der Postverordnung (VPG) aus, da diese insbesondere auf der «letzten Meile» im Wesentlichen die gegenwärtigen rechtlichen Rahmenbedingungen setzt. Diese Szenarien verstehen sich als theoretische Überlegungen, welche aufzeigen, wie sich der Standortbedarf bei regulatorischen Anpassungen verändern könnte, und nicht als städtische Zielsetzungen.

Tabelle 6: Regulationsszenarien für Sammel- und Abholstationen

Relations-Bereich	«Heute»		«Angepasst»	
	Regulation	Auswirkung	Regulation	Auswirkung
Hauszustellung	Pflicht von Postdiensten zur Hauszustellung, solange nichts anderes vereinbart ist (Briefe und Pakete bis 20 kg) Art. 31 VPG.	Kein Anreiz für Kund*innen, eine andere Zustellungsform als Hauszustellung zu wählen (Preisunterschiede selten).	Keine generelle Hauszustellungspflicht für Pakete, Postgesetz lässt alternative Zustellformen zu.	Anreiz, den günstigeren Versand zu einem Paketautomaten den Kund*innen günstiger anzubieten als den regulären Tarif für die Hauszustellung. Anreiz für kleinere Kurier-Express-Paket-Dienstleistungen ausschliesslich Paketautomatenzustellung anzubieten und so Skaleneffekte zu erzielen.
Ablageanlagen	Pflicht, für jede Empfangsadresse eine Ablageanlage («Milchkasten») zu installieren (minimal 15 x 35 x 25) Art. 73 VPG.	Kein Anreiz für Postdienste, unabhängige Anbieter*innen oder Quartierentwickler*innen, Paketautomaten aufzustellen.	Pflicht zur Aufstellung und Unterhaltung von lieferantenoffenen und empfangenneutralen Paketautomaten bei Quartierentwicklungen mit mehreren Adressen ab x Wohnungen.	Zumindest bei Neuentwicklungen sind unabhängige Paketautomaten in nächster Nähe vorhanden. Sofern die Pflicht zur Einrichtung von Ablagefächern zusätzlich entfällt, ist der Anreiz gegeben, Paketautomaten als Empfangsstationen zu nutzen.

Wie bei den City-Hubs werden in der folgenden Tabelle die Veränderungen des Sendungsaufkommens aufgrund der Auswirkungen der Mengen- und Regulationsszenarien aufgezeigt. Sie zeigt auf, wie viele Paketsendungen bis 2040 auf der «letzten Meile» über Sammel- und Abholstationen abgewickelt werden könnten, wenn die jeweiligen Voraussetzungen eintreffen.

Tabelle 7: Tägliche Menge an Paketsendungen in Sammel- und Abholstationen

	Regulation «Heute»	Regulation «Angepasst»
Mengenszenario 2040 «Begrenzte Veränderung» [Stück]	7'200	25'200
Mengenszenario 2040 «Dynamische Veränderung» [Stück]	12'000	42'000

Analog zu den City-Hubs sind im Anhang die Annahmen zum mittleren Flächenbedarf von Sammel- und Abholstationen vermerkt. Mit Hilfe von diesen kann hergeleitet werden, wie viele Standorte auf der «letzten Meile» verfügbar sein müssten, wenn die oben ermittelten Mengen über zentrale Sammel- und Abholstationen abgewickelt werden sollen.

Tabelle 8: Geschätzter Bedarf an Standorten für Sammel- und Abholstationen

	Regulation «Heute»	Regulation «Angepasst»
Mengenszenario 2040 «Begrenzte Veränderung» [Standorte]	46	164
Mengenszenario 2040 «Dynamische Veränderung» [Standorte]	79	277

Bei den hohen Werten, insbesondere bei den Szenarien mit angepasster Regulation, gilt es zu beachten, dass diese lediglich auf Mengenannahmen basieren und keine räumlichen oder strategischen Gesichtspunkte der Stadt Bern berücksichtigen. Die Werte zeigen aber auf, dass der theoretische Standortbedarf für Sammel- und Abholstationen durch die Mengen- und Regulationsszenarien sehr stark beeinflusst wird. Für das Szenario mit dem höchsten Standortbedarf (Regulationsszenario «Angepasst», Mengenszenario «Dynamische Veränderung») zeigt die folgende Abbildung **als Beispiel** die mengenmässige Schätzung der benötigten Anzahl Sammel- und Abholstationen für jeden statistischen Bezirk der Stadt Bern.

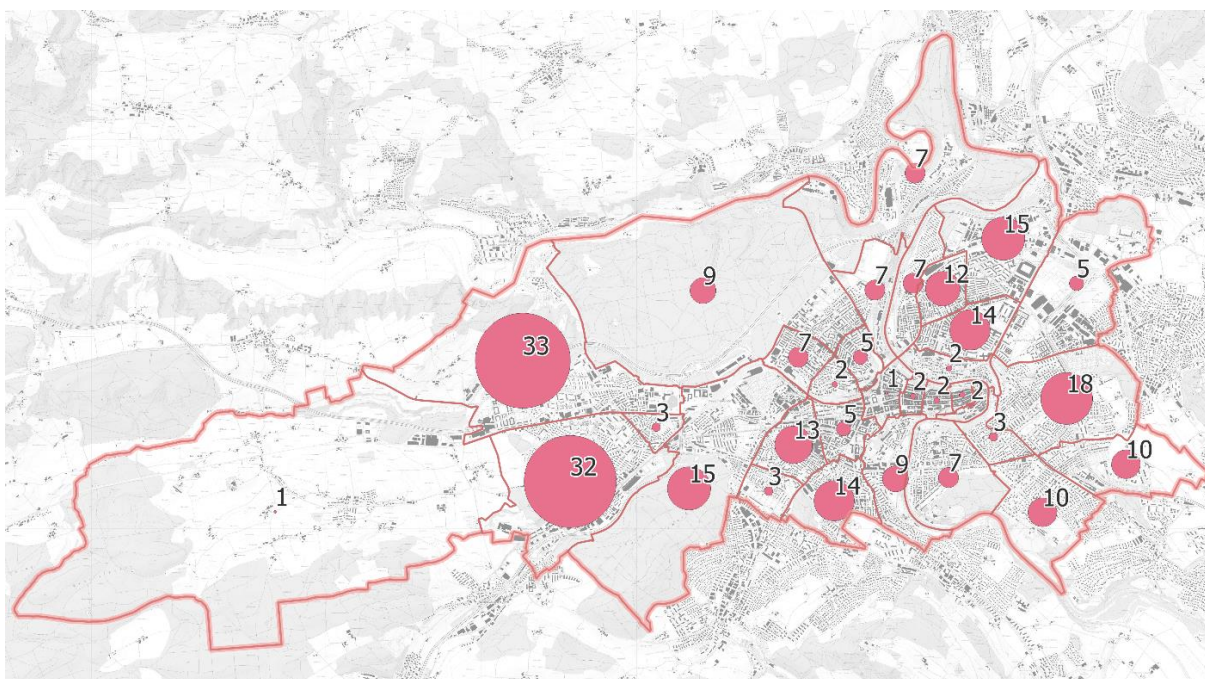


Abbildung 5: Beispiel für den theoretischer Bedarf an Sammel- und Abholstationen je nach statistischem Bezirk (Regulationsszenario «Angepasst», Mengenszenario «Dynamisches Wachstum»)

Anhand dieses Beispiels lässt sich zum einen schliessen, dass unter der heutigen Regulation mengenmässig in einigen Quartieren keine Sammel- und Abholstationen notwendig sind, und zum anderen, dass mit einer erhöhten Nutzung von solchen schnell sehr viele Standorte in den Quartieren benötigt werden.

Aufgrund der knappen Platzverhältnisse im urbanen Raum ist für die Stadt Bern zentral, dass der Fokus auf der «letzten Meile» der Lieferkette auf Möglichkeiten zur Reduktion der notwendigen Fahrtenleistung beruht. Obwohl in der Theorie zahlreiche Aspekte zu Sammel- und Abholstationen bekannt sind, fehlen in der Schweiz gleichwohl verwertbare Erfahrungswerte zu deren Potenzial in Bezug auf die Bündelung von Warenströmen auf der «letzten Meile». Die hier erläuterten quantitativen Überlegungen dienen folglich als Orientierungsrahmen für das weitere Vorgehen.

3.3.2 Bedürfnisabklärung zu Paketautomaten

Im Gegensatz zum mengenmässig überschaubaren Bedarf an City-Hub-Standorten wäre es im Rahmen dieser Studie illusorisch, Potenzialräume für Standorte von Sammel- und Abholstationen räumlich zu verorten. Die Durchführung von Standorteignungsanalysen ist daher nicht Bestandteil von diesem Konzept und muss in einem nächsten Schritt vorgenommen werden. Im Anhang findet sich hierzu ein Steckbrief für Sammel- und Abholstationen, in welchem qualitative Standortkriterien zusammengetragen wurden, welche für eine konkrete Standortsuche inklusive Eignungsanalyse operationalisiert werden können.

Wie erwähnt, nehmen Paketautomaten aufgrund ihres zusätzlichen Flächenbedarfs eine Sonderstellung gegenüber anderen Formen von Sammel- und Abholstationen ein. Obwohl derzeit in der Schweiz in den Kantonen Basel-Stadt und Genf sowie in der Stadt Zürich Pilotbetriebe mit lieferanteneffenen und empfängerneutralen Paketautomaten laufen, liegen bisher erst wenige Informationen über die Beweggründe für die Nutzung von diesen vor.

Bevor in der Stadt Bern in einem weiteren Schritt Standorteignungsanalysen für Paketautomaten durchgeführt werden, sollen daher zusätzliche Erkenntnisse zu den Bedürfnissen von Nutzer*innen von diesen gesammelt werden: Zum einen auf der Seite der Konsument*innen und zum anderen auf der Seite der Logistikbranche und des lokalen Gewerbes, damit die in der Theorie bekannten Standortkriterien ergänzt werden können und eine Grundlage für eine mögliche Standortsuche vorliegt.

3.3.3 Rollenverständnis der Stadt Bern zu Sammel- und Abholstationen

Die Massnahme M3 des Konzepts Stadtlogistik Bern sieht die Prüfung von Warenübergabesystemen und Paketstationen vor. Mit den im Standortkonzept gewonnenen Erkenntnissen zu Mengen und Regulationen liegt ein gesamtstädtischer Orientierungsrahmen vor, aus welchem mögliche Stossrichtungen für das weitere Vorgehen zur Förderung von Sammel- und Abholstationen abgeleitet werden können.

Wie bei den City-Hubs ist es nicht die Absicht der Stadt Bern, selbst entsprechende Infrastrukturen aufzubauen und zu betreiben. Aufgrund der beschriebenen Sonderstellung von Paketautomaten fokussiert sich die Rolle der Stadt Bern zunächst auf diese. Diese Fokussierung entspricht dabei nicht einer Priorisierung von Paketautomaten gegenüber anderen Möglichkeiten, Standorte als Sammel- und Abholstationen zu nutzen. Damit ein mögliches Netz von Sammel- und Abholstationen den öffentlichen Raum nicht zu sehr mit zusätzlichen Flächenansprüchen konfrontiert, ist auf der «letzten Meile» eine sinnvolle Mischung mit vergleichbaren Angeboten

in bestehenden Infrastrukturen unabdingbar, wie beispielsweise Pick-up-Angeboten in Ladenlokalen. Die Fokussierung begründet sich somit in den zusätzlichen Herausforderungen, welche die Etablierung und der Betrieb von Paketautomaten in Bezug auf den öffentlichen Raum mit sich bringen.

Damit Erkenntnisse sowohl zur Nutzung als auch zur erforderlichen Regulation für den Betrieb von Paketautomaten gewonnen werden können, strebt die Stadt Bern einen breit abgestützten Pilotbetrieb an. Zentral ist für die Stadt hierbei das Potenzial zur Bündelung der Verkehrsströme und damit zur Verkehrsreduktion, insbesondere in Wohnquartieren mit hoher Bevölkerungsdichte. Aufgrund der zuvor dargelegten theoretischen Erläuterungen versteht es sich von selbst, dass hierbei lieferantenoffene und empfängerneutrale Bedienkonzepte getestet werden sollen, damit dem notwendigen Platzbedarf der Infrastruktur eine möglichst flächeneffiziente Nutzung gegenübersteht und keine Flächenkonkurrenz mit vergleichbaren Angeboten provoziert wird.

Im Unterschied zu den oben erwähnten Projekten der Stadt Zürich und des Kantons Basel-Stadt soll bei einem Pilotbetrieb in der Stadt Bern der Ausgangspunkt nicht in der Standortwahl, sondern in der Bedürfnisabklärung bei Konsument*innen auf Quartiersebene liegen. Im Rahmen eines partizipativen Verfahrens soll so eruiert werden, ob und unter welchen Bedingungen die regelmässige Nutzung von Paketautomaten bei Stadtbewohner*innen auf Akzeptanz stösst.

Mit diesem Vorgehen wird beabsichtigt, die Automaten in einem Umfeld mit möglichst stabilem Benutzer*innenkreis zu testen, damit im Rahmen der Versuchsanordnung verwertbare Aussagen zur beabsichtigten Verkehrsreduktion gesammelt werden können. Neben der Akzeptanz der Quartierbewohner*innen ist auch die Mitarbeit der wichtigsten KEP-Dienstleistenden notwendig, um eine anbieterneutrale Anwendung zu testen und ferner neutrale Betreiber*innen der Infrastruktur zu beauftragen. Aus diesem Grund soll ebenfalls eine Bedürfnisanalyse in der Logistikbranche sowie beim lokalen Gewerbe durchgeführt werden.

Ziel dieser Zusammenarbeit ist es herauszufinden, welche Erwartungen die wichtigsten KEP-Dienstleistenden sowie das lokale Gewerbe an Paketautomaten haben und unter welchen Bedingungen sie diese beliefern bzw. diese einen Mehrwert generieren können. Die Rolle der Stadt Bern versteht sich somit darin, Grundlagen für einen möglichen Pilotbetrieb zu generieren, dies im Rahmen der erwähnten Bedürfnisanalyse, aber auch als Vernetzungsplattform unter den beteiligten Akteur*innen sowie im Anschluss als Unterstützerin bei der Standortsuche und Bewilligungspraxis.

Auch hier sei auf das folgende Kapitel verwiesen, in welchen das weitere Vorgehen der Stadt Bern in der Form von Stossrichtungen konkretisiert wird. Im Bereich der Sammel- und Abholstationen war die Stadt Bern bereits wie folgt aktiv:

- Im Rahmen von Interviews mit Expert*innen wurden Erkenntnisse zu lieferantenoffenen und empfängerneutralen Paketautomaten im In- und Ausland zusammengetragen. Die Zusammensetzung der befragten Personen umfasste dabei neben Vertreter*innen der Behörden anderer Städte und Kantone auch Fachpersonen aus der Logistikbranche.
- Ferner wurden ebenfalls Interviews mit den anerkannten Berner Quartierorganisationen zur Vorbereitung des partizipativen Verfahrens durchgeführt. Bis zum Herbst 2023 sind Befragungen auf Quartiersebene sowie mit ansässigen Gewerbetreibenden und Logistikdienstleistenden vorgesehen, damit die Stadt Bern im Anschluss eine Grundlage für einen möglichen Pilotbetrieb zur Verfügung stellen kann.

4 Massnahmenumsetzung und Stossrichtungen

Das **Standortkonzept Warenhubs Bern** versteht sich als Ergänzung zum Konzept Stadtlogistik Bern, welches der Berner Gemeinderat im Sommer 2020 verabschiedete. Wie erwähnt, wurde im Dialog mit Stakeholder*innen des Berner Güterwirtschaftsverkehrs festgestellt, dass weitere Grundlagen und Konkretisierungen notwendig sind, um die Massnahmen aus dem Konzept Stadtlogistik umsetzen zu können. Dies betrifft insbesondere die folgenden Massnahmen:

- M2: Nutzung von bestehender Logistikinfrastruktur für Stadtlogistik-Konzepte
- M3: Warenübergabesysteme und Paketstationen
- M13: Flächen für die Ver- und Entsorgung der Stadt Bern sichern und planen

In den Kapiteln zuvor wurde daher auf Entwicklungstendenzen im Berner Güterwirtschaftsverkehr, theoretische Grundlagen zur Citylogistik sowie auf Mengen- und Regulationsszenarien eingegangen. Mit den Letzteren wurden in Bezug auf Standorte für City-Hubs und Sammel- und Abholstationen quantitative und, im unterschiedlichen Ausmass, auch räumliche Verortungen vorgenommen. Im Folgenden wird nun auf Stossrichtungen eingegangen, welche die Umsetzung der erwähnten Massnahmen konkretisieren und das Rollenbild der Stadt Bern zusätzlich schärfen.

4.1 Partizipationsverfahren mit Wirtschaft und Gewerbe

Das **Konzept Stadtlogistik Bern** wurde im Rahmen eines Workshopverfahrens erarbeitet, in welchem sich Vertreter*innen aus verschiedenen Anspruchsgruppen einbringen konnten. Die zentrale Bedeutung des Dialogs mit verschiedenen Stakeholder*innen wurde im Konzept selber in der Massnahme M1 festgehalten. Ziel ist es hierbei, Massnahmen und Projekte möglichst breit abgestützt zu erarbeiten. Dadurch sollen von Beginn an Herausforderungen, Problemstellungen und Bedürfnisse, aber auch vorhandenes Know-how berücksichtigt bzw. einbezogen werden. Hauptbestandteil dieser Massnahme sind die Güterverkehrsrunden der Stadt Bern, welche jährlich mindestens einmal durchgeführt werden. Diese dienen dem Austausch und der Vernetzung der am städtischen Güterwirtschaftsverkehr beteiligten Akteur*innen.

Auch das **Standortkonzept Warenhubs Bern** wurde in Zusammenarbeit mit den Stakeholder*innen des städtischen Güterwirtschaftsverkehrs erarbeitet. Im Sommer 2022 wurden Vertreter*innen aus Logistikbranche, Wirtschaft und Gewerbe sowie der öffentlichen Hand zu Workshops eingeladen, in welchen die hier zuvor erläuterten Mengen- und Regulationsszenarien und die räumliche Verteilung von Warenhubs diskutiert und teilweise bewertet wurden. Auf dieser Basis wurden Potenzialräume ermittelt und Stossrichtungen formuliert, in welche die Rückmeldung der Wirtschaft einfließen. Diese Stossrichtungen wurden im Anschluss im Herbst 2022 an einer Güterverkehrsrunde der Stadt Bern nochmals diskutiert und bewertet.

4.2 Stossrichtungen und Massnahmenumsetzung

Grundlage für die Klassifizierung der im partizipativen Verfahren diskutierten Stossrichtungen bildet die Studie «Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik» der Städtekonzferenz Mobilität, welche 2019 publiziert wurde.¹⁵ Für das **Standortkonzept Warenhubs Bern** wurden diese Handlungsfelder wie folgt gegliedert (Kurzbezeichnungen in Klammern):

- **Konzepte / Grundlagen**
 - Konzepte (K)
 - Grundlagen (G)
- **Raum- und Stadtplanung (RP)**
- **Infrastruktur / Finanzierung**
 - Infrastrukturplanung (IP)
 - Infrastrukturbetrieb (IB)
 - Finanzierung (F)
- **Regulation / Anreize**
 - Regulierung (R)
 - Förderung und Anreize (FA)
- **Kooperation / Partnerschaften und Ausbildung**
 - Kooperationen und Partnerschaften (KP)
 - Ausbildung (A)

Eine vollständige Auflistung mit allen diskutierten Stossrichtungen sowie Erläuterungen zu den einzelnen Handlungsfeldern befindet sich im Anhang dieses Konzepts. Die Erkenntnisse aus den Workshop-Veranstaltungen sowie die Zielsetzungen des Konzepts Stadtlogistik Bern bilden die Grundlage für die Priorisierung einzelner Stossrichtungen. Diese verstehen sich als Prüfaufträge, um die Umsetzung des Konzepts Stadtlogistik Bern zu konkretisieren. Die Stadt Bern verortet hierbei den dringendsten Handlungsbedarf in den beiden Handlungsfeldern der Infrastrukturplanung (IP) sowie der Raum- und Stadtplanung (RP).

¹⁵ Schmid; Ruesch; Bohne, Städtische Handlungsfelder, 2019.

Tabelle 9: Priorisierte Stossrichtungen, erste Priorität

Stossrichtungen, erste Priorität		
Stossrichtung	Bezeichnung in Handlungsfeld	Inhalt
1A	IP3	Standorteignung City-Hubs Die Stadt Bern prüft bei Bedarf die Standorteignung von einzelnen Liegenschaften für City-Hubs anhand von zuvor bestimmten Kriterien bezüglich Lage, Anschluss, Umgebung, Eigentumsverhältnissen etc. Als Basis können die in diesem Konzept formulierten Kriterien gelten.
1B	IP4	Standorteignung Paketautomaten Die Stadt Bern ermittelt in einer Studie optimale Standorte für Paketautomaten und stimmt ihre Entwicklungen darauf ab. Diese Standorte können als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für den Aufbau von Paketautomaten im öffentlichen Raum dienen sowie zur Einschätzung von Anlagen im Privatraum. Im Rahmen dieser Abklärungen eruiert sie ferner die Bedürfnisse der Stadtbewohner*innen bzw. der möglichen Nutzer*innen von Paketautomaten.
1C	RP2	Logistikstandorte in der städtischen Planung sichern Die Stadt Bern sichert bestehende Logistikstandorte (insbesondere mit Bahnanschluss) vor der Verdrängung durch Konkurrenznutzungen raumplanerisch. Die Stadt prüft dazu die Einführung einer Eignungszone für Logistik. Ausserdem prüft sie, welche Flächen auf dem Stadtgebiet an geeigneter Lage in diese Eignungszone umgezogen werden können.
1D	IP1	Städtische Immobilien prüfen Die Stadt Bern evaluiert die Standorteignung von eigenen Immobilien in Gewerbe- oder Mischzonen hinsichtlich der Nutzung als City- oder Mikro-Hubs. Die finale Nutzung des Hubs muss berücksichtigt werden. Die Kriterien für Massengut-Standorte unterscheiden sich von denen für Konsumgut-Standorte.
1E	RP4	Warenhubs in Arealentwicklungen Bei Arealentwicklungen schreibt die Stadt Bern vor, dass das Thema Logistik betrachtet werden muss. Dazu gehört auch die Eignungsprüfung für Standorte von Warenhubs. Ist die Errichtung von Paketautomaten nicht schon über 3D (Erstellungspflicht für Paketautomaten) geregelt, soll auch diese auf Basis der Erkenntnisse aus Stossrichtung 1B überprüft werden.

Tabelle 10: Priorisierte Stossrichtungen, zweite Priorität

Stossrichtungen, zweite Priorität		
Stossrichtung	Bezeichnung in Handlungsfeld	Inhalt
2A	RP1	Standortsicherung in der Kantonalplanung Die Stadt Bern schlägt die Standorte Bern-Weyermannshaus, Bern-Niederbottigen und in Abstimmung mit der Gemeinde Ostermundigen den Standort Ostermundigen/Post zur Sicherung als bahngelagerte Logistikstandorte im kantonalen Richtplan vor.
2B	IB1	Allgemeine Unterstützung der Hubentwicklung Die Stadt Bern prüft Unterstützungsmöglichkeiten für private Hub-Anbieter*innen bei der Entwicklung von City-Hubs und bei der Etablierung von offenen Betreiber*innenmodellen, sofern diese zur verbesserten Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrs in der Stadt einen Beitrag leisten (siehe auch 3B Finanzielle Unterstützung der Hubentwicklung). Als Massnahmen können z. B. geprüft werden: Vernetzung von Akteur*innen, Anschubfinanzierung für Hubs, Unterstützung bei der Personalsuche oder Bereitstellung von Boden.
2C	IB2	Mobile Hubs auf Parkplätzen Möglich ist die Prüfung, inwiefern Parkierflächen als Standorte für Logistiknutzungen verwendet werden können und welche konzeptionellen Grundlagen hierfür notwendig wären. Bei einem positiven Befund könnten Parkplätze evaluiert und für innovative Projekte zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 11: Priorisierte Stossrichtungen, dritte Priorität

Stossrichtungen, dritte Priorität		
Stossrichtung	Bezeichnung in Handlungsfeld	Inhalt
3A	IB3	<p>Vernetzung der Akteur*innen</p> <p>Die Stadt Bern bietet ihre Vernetzung in der Branche als Vermittlungsplattform an und bringt nach Möglichkeit Flächeninteressent*innen (wie beispielsweise KEP-Dienstleister*innen) mit Eigentümer*innen zusammen.</p>
3B	F1	<p>Finanzielle Unterstützung der Hubentwicklung</p> <p>Die Stadt Bern prüft Unterstützungsmöglichkeiten für private Hub-Anbietende bei der Entwicklung von Warenhubs und bei der Etablierung von offenen Betriebsmodellen, sofern sie zur verbesserten Effizienz und Umweltfreundlichkeit des städtischen Güterverkehrs einen Beitrag leisten (siehe auch 2B Allgemeine Unterstützung der Hubentwicklung).</p>
3C	F2	<p>Finanzielle Unterstützung Paketautomaten</p> <p>Die Stadt Bern prüft, ob die Erstellung von lieferantenoffenen und empfangerneutralen Paketautomaten nach geeigneten Kriterien durch die Stadt finanziell gefördert werden soll, um den Aufbau eines Systems zu beschleunigen und Anbietende zu animieren, ihre Standorte nicht nur für eigene Dienstleistungen zu nutzen. Die Kriterien der Förderung sind dabei zu konkretisieren.</p>
3D	R2	<p>Erstellungspflicht für Paketautomaten</p> <p>Die Stadt Bern prüft den regulatorischen Anpassungsbedarf zur Integration einer Erstellungspflicht für lieferantenoffene und empfangerneutrale Paketautomaten bei Entwicklungsgebieten und setzt diese bei positiver Einschätzung um.</p>
3E	RP5	<p>Bewilligungsverfahren für Paketautomaten vereinfachen</p> <p>Die Stadt Bern prüft Möglichkeiten zur Vereinfachung der notwendigen Bewilligungsverfahren für Paketautomaten.</p>

5 Verzeichnisse

5.1 Glossar

Annahmehnhof	Annahmehnhöfe sind die Güterverkehrsinfrastrukturen des Bahnbetriebs für die lokale Erschliessung. Über einen Annahmehnhof sind verladende Personen oder Unternehmen an das übergeordnete Bahnnetz angeschlossen. Ein Annahmehnhof ermöglicht in der Regel die Annahme von Zügen ohne grössere Behinderung der Strecke. ¹⁶
Güterwirtschaftsverkehr	Der Güterwirtschaftsverkehr ist ein Teil des Wirtschaftsverkehrs (siehe unten). Dieser umfasst die vier Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren. Dabei werden die Segmente nicht durch die eingesetzten Fahrzeuge definiert, sondern primär durch die treibenden Akteure. Der Güterwirtschaftsverkehr umfasst kommerzielle Gütertransporte. ¹⁷
KEP-Dienstleistungen	Kurier-, Express- und Postdienste.
Nutzfahrzeuge	Fahrzeuge, welche gewerblichen Transporten von Gütern oder Personen dienen.
Stückgut	Als Stückgut werden Güter bezeichnet, welche sich am Stück transportieren lassen. Hierbei spielt es keine Rolle, ob diese in Kisten, auf Paletten oder in Paketen transportiert werden. Pakete zählen somit auch zum Stückgut, werden in dieser Studie aber vom restlichen Stückgut unterschieden.
Verlandende Unternehmen	Unternehmen, welche Logistikdienstleistende damit beauftragen, Waren von einem Ort zu einem anderen transportieren.
Wirtschaftsverkehr	Wirtschaftsverkehr bezeichnet Ortsveränderungen von Gütern und Personen, die für geschäftliche oder dienstliche Zwecke stattfinden. Dabei stehen die Ver- und Entsorgungsdienstleistungen für Wirtschaftseinheiten in Handel, Gewerbe und Industrie oder im öffentlichen Dienst im Vordergrund. ¹⁸

¹⁶ Für weitere Informationen vgl. das Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Bern, online abrufbar unter: <https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/gueterverkehr---logistik.html>, 27.07.2023.

¹⁷ Für weitere Informationen vgl. die Grundlagenstudie zum Wirtschaftsverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, online abrufbar unter <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/wirtschaftsverkehr.html>, 27.07.2023.

¹⁸ Ebd.

5.2 Bibliografie

- Bundesamt für Statistik BFS, Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP), 2019.
- Bundesamt für Statistik BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), 2019.
- Cretegny, L.; Müller, A., Scénarios par branche et leur régionalisation, 2020.
- Justen, A.; Ancel, R.; Mathys, N.; Schiller, C., Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050. Schlussbericht, 2022.
- Kuchenbecker, M.; Schmid, J.; Tschumper, L., Konzept Stadtlogistik Bern, Bern 2020. Online verfügbar unter: <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>, 21.07.2023
- Schmid, T.; Hegi, P.; Fischer, R., Faktenblatt zum Güterverkehr Stadt Bern, 2021. Online verfügbar unter: <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>, 21.07.2023.
- Schmid, T.; Ruesch, M.; Bohne, S., Städtische Handlungsfelder in der urbanen Logistik, 2019.
- Statistik Bern, Bevölkerungsprognosen Stadt Bern 2050, 2019.

5.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteile nach Segmenten am Güterverkehrsaufkommen in Tonnen	9
Abbildung 2: Stufenmodell der urbanen Logistik; Daten zum Wirtschaftsverkehr der Stadt Bern	13
Abbildung 3: Einflusspotenzial von Regulation auf Bedienkonzepte und Geschäftsmodelle in der Citylogistik	15
Abbildung 4: Potenzialgebiete für die Ansiedlung eines City-Hubs	19
Abbildung 5: Beispiel für den theoretischer Bedarf an Sammel- und Abholstationen je nach statistischem Bezirk (Regulationsszenario «Angepasst», Mengenszenario «Dynamisches Wachstum»)	24
Abbildung 7: Mittelwerte Beurteilungen Stossrichtungen	40
Abbildung 8: Verteilung Beurteilungen Stossrichtungen	40
Abbildung 9: Annahme Warenstrom Stückgut	48
Abbildung 10: Annahme Warenstrom Pakete	48

5.4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Hochrechnung Güteraufkommen Stadt Bern	11
Tabelle 2: Regulationsszenarien City-Hubs	17
Tabelle 3: Tägliche Menge an Stückgutsendung City-Hub	17
Tabelle 4: Tägliche Menge an Paketsendungen City-Hub	17
Tabelle 5: Geschätzter Bedarf an Standorten für City-Hubs	18
Tabelle 6: Regulationsszenarien für Sammel- und Abholstationen	23
Tabelle 7: Tägliche Menge an Paketsendungen in Sammel- und Abholstationen	23
Tabelle 8: Geschätzter Bedarf an Standorten für Sammel- und Abholstationen	24
Tabelle 9: Priorisierte Stossrichtungen, erste Priorität	29
Tabelle 10: Priorisierte Stossrichtungen, zweite Priorität	29
Tabelle 11: Priorisierte Stossrichtungen, dritte Priorität	30
Tabelle 13: Güteraufkommen heute	34
Tabelle 14: Güteraufkommen begrenzte Veränderung 2040	35
Tabelle 15: Güteraufkommen dynamische Veränderung 2040	36
Tabelle 16: Hubbedarf heute	37
Tabelle 17: Hubbedarf begrenzte Veränderung 2040	38
Tabelle 18: Hubbedarf dynamische Veränderung 2040	39
Tabelle 19: Stossrichtungen Konzepte und Grundlagen	41
Tabelle 20: Stossrichtungen Raum- und Stadtplanung	42
Tabelle 21: Stossrichtungen Infrastruktur und Finanzierung	43
Tabelle 22: Stossrichtungen Regulierung sowie Förderung und Anreize	44
Tabelle 23: Stossrichtungen Kooperation und Partnerschaften sowie Ausbildung	45
Tabelle 24: Annahmen Mengenschätzung	47
Tabelle 25: Annahme Kapazität pro Hub	48

6 Anhang

6.1 Gütermengenschätzung nach statistischen Quartieren

Tabelle 12: Güteraufkommen heute

Mengenszenario heute (Angaben pro Jahr)			
Statistischer Bezirk	Güteraufkommen in t pro Jahr	Güteraufkommen Stückgut in Anzahl Sendungen	Güteraufkommen Pakete in Anzahl Sendungen
Altenberg	46'399	22'272	49'979
Bethlehem	731'956	351'339	512'691
Beundenfeld	320'740	153'955	101'351
Breitenrain	259'229	124'430	227'763
Breitfeld	1'780'035	854'417	222'615
Brunnadern	105'142	50'468	167'346
Bümpliz	809'296	388'462	600'886
Engeried	41'484	19'913	40'791
Felsenau	97'138	46'626	136'708
Gelbes Quartier	106'362	51'054	31'389
Grünes Quartier	77'030	36'974	45'724
Gryphenhübeli	40'744	19'557	66'459
Holligen	513'061	246'269	258'365
Kirchenfeld	101'175	48'564	138'067
Länggasse	99'015	47'527	115'365
Lorraine	644'432	309'327	143'858
Mattenhof	486'553	233'546	250'572
Monbijou	495'542	237'860	119'834
Muesmatt	165'423	79'403	155'477
Murifeld	111'299	53'423	174'818
Neufeld	234'857	112'731	194'087
Oberbottigen	274'272	131'651	50'229
Rotes Quartier	1'232'384	591'544	12'334
Sandrain	121'170	58'161	149'292
Schosshalde	161'052	77'305	321'857
Schwarzes Quartier	33'698	16'175	42'364
Spitalacker	224'735	107'873	274'775
Stadtbach	67'333	32'320	64'028
Stöckacker	70'192	33'692	74'682
Weissenbühl	221'893	106'509	259'045
Weissenstein	32'364	15'535	83'655
Weisses Quartier	33'067	15'872	35'786
Gesamtstadt	9'739'072	4'674'754	5'122'192

Tabelle 13: Güteraufkommen begrenzte Veränderung 2040

Mengenszenario begrenzte Veränderung (Angaben pro Jahr)			
Statistischer Bezirk	Güteraufkommen in t pro Jahr	Güteraufkommen Stückgut in Anzahl Sendungen	Güteraufkommen Pakete in Anzahl Sendungen
Altenberg	47'752	23'876	52'135
Bethlehem	871'157	435'578	1'055'550
Beundenfeld	333'640	166'820	174'333
Breitenrain	290'160	145'080	399'713
Breitfeld	1'594'802	797'401	482'328
Brunnadern	126'094	63'047	309'045
Bümpliz	870'290	435'145	1'025'246
Engeried	80'500	40'250	224'597
Felsenau	106'150	53'075	217'966
Gelbes Quartier	110'962	55'481	48'615
Grünes Quartier	82'553	41'277	70'818
Gryphenhübeli	45'459	22'730	112'183
Holligen	579'049	289'524	495'394
Kirchenfeld	116'191	58'096	239'732
Länggasse	101'081	50'540	164'098
Lorraine	581'928	290'964	214'531
Mattenhof	469'119	234'559	421'972
Monbijou	489'301	244'651	169'226
Muesmatt	163'760	81'880	233'086
Murifeld	134'549	67'275	325'214
Neufeld	254'755	127'378	299'492
Oberbottigen	269'016	134'508	35'904
Rotes Quartier	1'124'381	562'191	19'103
Sandrain	140'452	70'226	276'931
Schosshalde	183'976	91'988	567'105
Schwarzes Quartier	34'513	17'256	65'613
Spitalacker	219'092	109'546	440'995
Stadtbach	65'425	32'713	75'803
Stöckacker	67'795	33'898	108'438
Weissenbühl	248'349	124'175	450'799
Weissenstein	29'470	14'735	107'198
Weisses Quartier	34'683	17'342	55'425
Gesamtstadt	9'866'404	4'933'205	8'938'588

Tabelle 14: Güteraufkommen dynamische Veränderung 2040

Mengenszenario dynamische Veränderung (Angaben pro Jahr)			
Statistischer Bezirk	Güteraufkommen in t pro Jahr	Güteraufkommen Stückgut in Anzahl Sendungen	Güteraufkommen Pakete in Anzahl Sendungen
Altenberg	47'752	28'651	86'891
Bethlehem	871'157	522'694	1'759'249
Beundenfeld	333'640	200'184	290'556
Breitenrain	290'160	174'096	666'189
Breitfeld	1'594'802	956'881	803'880
Brunnadern	126'094	75'656	515'075
Bümpliz	870'290	522'174	1'708'744
Engeried	80'500	48'300	374'328
Felsenau	106'150	63'690	363'276
Gelbes Quartier	110'962	66'577	81'024
Grünes Quartier	82'553	49'532	118'030
Gryphenhübeli	45'459	27'276	186'971
Holligen	579'049	347'429	825'657
Kirchenfeld	116'191	69'715	399'553
Länggasse	101'081	60'648	273'497
Lorraine	581'928	349'157	357'552
Mattenhof	469'119	281'471	703'287
Monbijou	489'301	293'581	282'043
Muesmatt	163'760	98'256	388'477
Murifeld	134'549	80'730	542'023
Neufeld	254'755	152'853	499'154
Oberbottigen	269'016	161'409	59'840
Rotes Quartier	1'124'381	674'629	31'838
Sandrain	140'452	84'271	461'551
Schosshalde	183'976	110'386	945'176
Schwarzes Quartier	34'513	20'708	109'355
Spitalacker	219'092	131'455	734'992
Stadtbach	65'425	39'255	126'338
Stöckacker	67'795	40'677	180'729
Weissenbühl	248'349	149'010	751'331
Weissenstein	29'470	17'682	178'663
Weisses Quartier	34'683	20'810	92'375
Gesamtstadt	9'866'404	5'919'843	14'897'644

6.2 Hubbedarf nach statistischen Quartieren

Tabelle 15: Hubbedarf heute

Statistischer Bezirk	Mengenszenario heute			
	Regulationsszenario heute		Regulationsszenario angepasst	
	Abholstationen	Mikro-Hubs	Abholstationen	Mikro-Hubs
Altenberg	0	0.0	1	0.1
Bethlehem	3	0.1	10	1.0
Beundenfeld	1	0.0	2	0.4
Breitenrain	1	0.0	4	0.4
Breitfeld	1	0.1	4	2.3
Brunnadern	1	0.0	3	0.2
Bümpliz	3	0.1	11	1.1
Engeried	0	0.0	1	0.1
Felsenau	1	0.0	3	0.1
Gelbes Quartier	0	0.0	1	0.1
Grünes Quartier	0	0.0	1	0.1
Gryphenhübeli	0	0.0	1	0.1
Holligen	1	0.0	5	0.7
Kirchenfeld	1	0.0	3	0.2
Länggasse	1	0.0	2	0.1
Lorraine	1	0.0	3	0.8
Mattenhof	1	0.0	5	0.7
Monbijou	1	0.0	2	0.7
Muesmatt	1	0.0	3	0.2
Murifeld	1	0.0	3	0.2
Neufeld	1	0.0	4	0.3
Oberbottigen	0	0.0	1	0.4
Rotes Quartier	0	0.1	0	1.6
Sandrain	1	0.0	3	0.2
Schosshalde	2	0.0	6	0.3
Schwarzes Quartier	0	0.0	1	0.1
Spitalacker	1	0.0	5	0.3
Stadtbach	0	0.0	1	0.1
Stöckacker	0	0.0	1	0.1
Weissenbühl	1	0.0	5	0.3
Weissenstein	0	0.0	2	0.1
Weisses Quartier	0	0.0	1	0.0
Gesamtstadt	25	1	96	13
City-Hubs		1		2

Tabelle 16: Hubbedarf begrenzte Veränderung 2040

Mengenszenario begrenzte Veränderung 2040					
Statistischer Bezirk	Regulationsszenario heute		Regulationsszenario angepasst		
	Abholstationen	Mikro-Hubs	Abholstationen	Mikro-Hubs	
Altenberg	0	0.0	1	0.1	
Bethlehem	6	0.1	20	1.3	
Beundenfeld	1	0.0	3	0.5	
Breitenrain	2	0.0	7	0.5	
Breitfeld	3	0.1	9	2.2	
Brunnadern	2	0.0	6	0.2	
Bümpliz	5	0.1	19	1.3	
Engeried	1	0.0	4	0.1	
Felsenau	1	0.0	4	0.2	
Gelbes Quartier	0	0.0	1	0.2	
Grünes Quartier	0	0.0	1	0.1	
Gryphenhübeli	1	0.0	2	0.1	
Holligen	3	0.1	9	0.9	
Kirchenfeld	1	0.0	4	0.2	
Länggasse	1	0.0	3	0.2	
Lorraine	1	0.0	4	0.8	
Mattenhof	2	0.0	8	0.7	
Monbijou	1	0.0	3	0.7	
Muesmatt	1	0.0	4	0.3	
Murifeld	2	0.0	6	0.2	
Neufeld	2	0.0	6	0.4	
Oberbottigen	0	0.0	1	0.4	
Rotes Quartier	0	0.1	0	1.5	
Sandrain	1	0.0	5	0.2	
Schosshalde	3	0.0	11	0.3	
Schwarzes Quartier	0	0.0	1	0.1	
Spitalacker	2	0.0	8	0.4	
Stadtbach	0	0.0	1	0.1	
Stöckacker	1	0.0	2	0.1	
Weissenbühl	2	0.0	8	0.4	
Weissenstein	1	0.0	2	0.1	
Weisses Quartier	0	0.0	1	0.1	
Gesamtstadt	46	1	164	15	
City-Hubs		1		2	

Tabelle 17: Hubbedarf dynamische Veränderung 2040

Mengenszenario dynamische Veränderung 2040				
Statistischer Bezirk	Regulationsszenario heute		Regulationsszenario angepasst	
	Abholstationen	Mikro-Hubs	Abholstationen	Mikro-Hubs
Altenberg	0	0.0	2	0.1
Bethlehem	9	0.1	33	1.7
Beundenfeld	2	0.0	5	0.6
Breitenrain	4	0.0	12	0.6
Breitfeld	4	0.2	15	2.7
Brunnadern	3	0.0	10	0.3
Bümpliz	9	0.1	32	1.7
Engeried	2	0.0	7	0.2
Felsenau	2	0.0	7	0.2
Gelbes Quartier	0	0.0	2	0.2
Grünes Quartier	1	0.0	2	0.2
Gryphenhübeli	1	0.0	3	0.1
Holligen	4	0.1	15	1.1
Kirchenfeld	2	0.0	7	0.3
Länggasse	1	0.0	5	0.2
Lorraine	2	0.1	7	1.0
Mattenhof	4	0.1	13	0.9
Monbijou	2	0.0	5	0.8
Muesmatt	2	0.0	7	0.3
Murifeld	3	0.0	10	0.3
Neufeld	3	0.0	9	0.5
Oberbottigen	0	0.0	1	0.4
Rotes Quartier	0	0.1	1	1.8
Sandrain	2	0.0	9	0.3
Schosshalde	5	0.0	18	0.5
Schwarzes Quartier	1	0.0	2	0.1
Spitalacker	4	0.0	14	0.5
Stadtbach	1	0.0	2	0.1
Stöckacker	1	0.0	3	0.1
Weissenbühl	4	0.0	14	0.5
Weissenstein	1	0.0	3	0.1
Weisses Quartier	0	0.0	2	0.1
Gesamtstadt	79	1	277	19
City-Hubs		2		3

6.3 Workshops: Beurteilung Stossrichtungen Regulation¹⁹



- Die städtischen Vertreter bewerten Regulation grundsätzlich besser als die Wirtschaft. Speziell die Regulierung von City-Hubs sieht die Wirtschaft kritischer. Dies ist vor allem durch die heutige Nutzung von City-Hubs als Standorte mit wesentlich grösserem Bediengebiet als der Stadt Bern begründet.
- Bei der Regulation von Abholstationen ist die Akzeptanz grundsätzlich höher. Die Regulation gibt der Logistikwirtschaft zumeist zusätzliche Möglichkeiten und wirkt eher einschränkend auf Immobilienentwickler.
- Auch Fahrverbote (2.3) erhalten noch immer eine mittlere Bewertung durch die Wirtschaft, solange die gut ausgestaltet sind.

Abbildung 6: Mittelwerte Beurteilungen Stossrichtungen



- Die Vertreter der städtischen Behörden bewerten die Regulationsmassnahmen grundsätzlich ähnlicher als die Wirtschaftsvertreter. Aus der städtischen Perspektive ist die Stossrichtung klarer zu bewerten als für die Wirtschaft
- Die Bewertung der Wirtschaft mit grösserer Spannweite ist auf die unterschiedlichen Ausgangslagen zurückzuführen. Die wird beispielsweise beim Diskriminierungsverbot von Abholstationen deutlich. Anbieter mit einem bereits bestehenden Netz eigener Abholstationen verlieren durch das Diskriminierungsverbot ein Alleinstellungsmerkmal, Anbieter ohne eigenes Netz gewinnen Netzzugang.

Abbildung 7: Verteilung Beurteilungen Stossrichtungen

¹⁹ Die Ergebnisse stammen aus den Workshops mit städtischen Vertreter*innen und privatwirtschaftlichen Akteur*innen, welche im Mai bzw. Juni 2022 durchgeführt wurden.

6.4 Güterverkehrsrunde: Diskutierte Stossrichtungen

Im Sommer 2022 wurden Vertreter*innen aus Logistikbranche, Wirtschaft und Gewerbe sowie der öffentlichen Hand zu Workshops eingeladen, in welchen Mengen- und Regulationsszenarien und die räumliche Verteilung von Warenhubs diskutiert und teilweise bewertet wurden. Auf dieser Basis wurden Potenzialräume ermittelt und Stossrichtungen formuliert, in welche die Rückmeldungen aus der Wirtschaft einfließen. Diese Stossrichtungen wurden im Anschluss am 20. Oktober 2022 im Rahmen einer Güterverkehrsrunde der Stadt Bern diskutiert und bewertet.

Hier folgend findet sich die Auflistung sämtlicher Stossrichtungen, welche an der besagten Güterverkehrsrunde ergebnisoffen diskutiert wurden. Zu diesen gilt es zu beachten, dass sich die Stadt Bern bei der weiteren Massnahmenumsetzung auf die Stossrichtungen konzentrieren wird, welche in Kapitel 4.2 priorisiert wurden. **Die folgende Auflistung dient daher lediglich der Dokumentation und entspricht nicht städtischen Zielsetzungen.** In dieser Dokumentation finden sich ferner Begrifflichkeiten, welche während dem Verfassen des **Standortkonzepts Warenhubs Bern** und der Priorisierung der Stossrichtungen konkretisiert oder durch andere Begriffe ersetzt wurden.

6.4.1 Stossrichtungen Konzepte / Grundlagen

Die Stossrichtungen in den Handlungsfeldern Konzepte und Grundlagen zielen vor allem auf die Integration von Logistik und Güterverkehr in anderen Konzepten und die gemeinsame Arbeit in der Region. Ausserdem sollen messbare Wirkungsziele für das Stadtlogistikkonzept aus der bisher nur grob umrissenen Zielvorstellung formuliert werden, um die Bearbeitung der nachfolgenden Konzepte, wie dem Standortkonzept, zu erleichtern. Die Zielerreichung kann dann kontinuierlich in einem Monitoring beobachtet werden. Die dafür benötigten Daten sollen zweckmässig erhoben, analysiert und zur Verfügung gestellt werden.

Tabelle 18: Stossrichtungen Konzepte und Grundlagen

Abk. Beschreibung	
Konzepte	
	Warenhubs in Konzepten berücksichtigen
K1	Die Stadt setzt sich dafür ein, dass Warenhubs von der Kategorie City-Hub, Mikro-Hub und Quartierstationen in übergeordneten Konzepten (z. B. STEK, Studie Verkehrsdrehscheiben und Mobilitätshubs in der Region Bern-Mittelland etc.), welche einen Beitrag zur effizienten und umweltfreundlichen Abwicklung des Güterverkehrs in der Stadt beitragen, mitberücksichtigt und mitbehandelt werden. Dies beinhaltet explizit die Suche und Sicherung von Flächen und die Überprüfung von Logistik als Teil mischgenutzter Flächen.
	Messbare Ziele formulieren
K2	Die Stadt präzisiert im Dialog mit den Stakeholder*innen die Wirkungsziele im Konzept Stadtlogistik. Dazu werden konkret messbare Variablen mit optional quantifizierten Wachstums- oder Reduktionszielen bestimmt, an denen die Wirkung von Massnahmen bestimmt werden kann. Potenzielle Ziele könnten sein: Reduktion der Fahrleistung des Güterverkehrs, Reduktion der Emissionen des Güterverkehrs, Reduktion grosser Fahrzeuge in Quartieren usw. Dabei ist zu beachten, dass diese Ziele sich nicht ausschliesslich überschneiden, sondern auch konkurrieren können. Es gilt, Prioritäten zu bestimmen.
	Monitoring der Zielerreichung
K3	Die Stadt Bern löst die Konkretisierung und Umsetzung der Stossrichtungen im Standortkonzept Warenhubs aus und überprüft ihre Wirkung anhand der Ziele aus K2 und denen aus diesem Konzept in einem angemessenen Abstand (~ zehn Jahre). Die Stadt Bern aktualisiert das Standortkonzept Warenhubs entsprechend der Resultate der Überprüfung und führt die konzeptionellen Arbeiten zum Güterverkehr weiter.
	Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden
K4	Die Stadt Bern erweitert in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden das Standortkonzept auf den funktionalen Raum.

	GIS-Daten Logistikflächen
G1	Die Stadt Bern integriert Standorte/Hubs zur Ver- und Entsorgung der Stadt mit Gütern in den Geodaten/GIS-Tools (Inventarisierung und Kartierung). Diese Informationen sind öffentlich zugänglich, solange sie keine sensiblen Daten der Unternehmen enthalten.
	Drei-Stufenmodell-Verteilmodell
G2	Die Stadt Bern verfolgt die Modellierung zum Drei-Stufen-Verteilmodell der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW und sie prüft eine Anwendung in der Stadt Bern, um bessere Erkenntnisse bezüglich Fahrtenaufkommen, Verkehrsmiteinsatz und Fahrleistung auf Stadtebene zu erhalten.

6.4.2 Stossrichtungen Raum- und Stadtplanung

Die Stossrichtungen im Handlungsfeld Raum- und Stadtplanung betreffen vor allem die Sicherung von Logistikstandorten und -flächen in verschiedenen Planungsinstrumenten. Des Weiteren soll überprüft werden, ob mehrfach- oder mischgenutzte Logistikimmobilien mit den derzeitigen Rechtsgrundlagen umsetzbar sind. Bei der Stadtplanung, z. B. bei Arealentwicklungen, soll die Logistik als Pflichtthema betrachtet werden müssen.

Tabelle 19: Stossrichtungen Raum- und Stadtplanung

Abk.	Beschreibung
	Standortsicherung in der Kantonalplanung
RP1	Die Stadt schlägt die Standorte Bern-Weyermannshaus, Bern-Niederbottigen und in Abstimmung mit der Gemeinde Ostermundigen den Standort Ostermundigen/Post zur Sicherung als bahngebundene Logistikstandorte im kantonalen Richtplan vor.
	Logistikstandorte in der städtischen Planung sichern
RP2	Die Stadt sichert bestehende Logistikstandorte (insbesondere mit Bahnanschluss) vor der Verdrängung durch Konkurrenznutzungen raumplanerisch. Die Stadt prüft dazu die Einführung einer Eignungszone für Logistik. Ausserdem prüft sie, welche Flächen auf dem Stadtgebiet an geeigneter Lage in diese umgezont werden können.
	Mehrfach-/Mischnutzung fördern
RP3	Die Stadt prüft zusammen mit Betreiber*innen von City-Hubs, ob durch Mehrfachnutzung und Mischnutzung bei aktuellen Logistikstandorten (auch Entsorgungshöfen) die Kapazität erhöht werden kann und ob regulatorische Massnahmen nötig sind (z. B. Anpassung BGO, Einsatz der Stadt Bern beim Kanton für Anpassung Baugesetz).
	Warenhubs in Arealentwicklungen
RP4	Bei Arealentwicklungen schreibt die Stadt Bern vor, dass das Thema Logistik betrachtet werden muss. Dazu gehört auch die Eignungsprüfung von Standorten für Warenhubs. Ist die Errichtung von Paketstationen nicht schon über R2 (Erstellungspflicht für Paketstationen) geregelt, soll auch diese überprüft werden.
	Bewilligungsverfahren für Paketstationen vereinfachen
RP5	Die Stadt prüft Möglichkeiten zur Vereinfachung der notwendigen Bewilligungsverfahren für Paketstationen.

6.4.3 Stossrichtungen Infrastruktur / Finanzierung

Hier besteht ein grosses Handlungsfeld für das Standortkonzept, viele Stossrichtungen setzen jedoch eher auf Unterstützung. Weitere Stossrichtungen beinhalten jedoch auch eine aktivere Rolle der Stadt Bern. Sie kann z. B. bereits vorhandene Immobilien auf ihre Eignung prüfen oder weitere erwerben, um sie in einem zu bestimmenden Modell zur Verfügung zu stellen.

Tabelle 20: Stossrichtungen Infrastruktur und Finanzierung

Abk. Beschreibung	
Infrastrukturplanung	
	Städtische Immobilien prüfen
IP1	Die Stadt evaluiert die Standorteignung von eigenen Immobilien in Gewerbe- oder Mischzonen hinsichtlich der Nutzung als City- oder Mikro-Hubs. Die finale Nutzung des Hubs muss berücksichtigt werden. Die Kriterien für Massengut-Standorte unterscheiden sich von denen für Konsumgut-Standorte.
	Aktive Bodenpolitik
IP2	Prüfungswert ist die Evaluation von Landerwerb durch die Stadt an geeigneter Lage zur Abgabe im Baurecht für Logistiktungen, um den Entwicklungsdruck von Flächen zu nehmen und die Investitionskosten für private Anbieter*innen zu senken.
	Standorteignung City-Hubs
IP3	Die Stadt prüft bei Bedarf (z. B. für IP1, IP2 oder IB1) die Standorteignung von einzelnen Liegenschaften für City-Hubs anhand von zuvor bestimmten Kriterien bezüglich Lage, Anschluss, Umgebung, Eigentumsverhältnissen etc. Als Basis können die in diesem Konzept formulierten Kriterien gelten.
	Standorteignung Paketstationen
IP4	Die Stadt ermittelt in einer Studie optimale Standorte für Paketstationen und stimmt ihre Entwicklungen darauf ab (z. B. KP3 Paketstationen mit BERNMOBIL). Diese Standorte können als Planungs- und Entscheidungsgrundlage für den Aufbau von Paketstationen im öffentlichen Raum sowie zur Einschätzung von Anlagen im Privatraum dienen.
Infrastrukturbetrieb	
	Allgemeine Unterstützung der Hubentwicklung
IB1	Die Stadt Bern prüft Unterstützungsmöglichkeiten für private Hub-Anbieter*innen bei der Entwicklung von City-Hubs und bei der Etablierung von offenen Betreiber*innenmodellen, sofern diese zur verbesserten Effizienz und Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrs in der Stadt einen Beitrag leisten (siehe auch F1 Finanzielle Unterstützung der Hubentwicklung). Als Massnahmen können z. B. geprüft werden: Vernetzung von Akteur*innen, Anschubfinanzierung für Hubs, Unterstützung bei der Personalsuche oder Bereitstellung von Boden.
	Mobile Hubs auf Parkplätzen
IB2	Möglich ist die Prüfung, inwiefern Parkierflächen als Standorte für mobile Mikro-Hubs genutzt werden können und welche konzeptionellen Grundlagen hierfür notwendig sind. Anschliessend würden Parkplätze evaluiert und für innovative Mikro-Hub/Abholstationslösungen zur Verfügung gestellt.
	Vernetzung der Akteur*innen
IB3	Die Stadt bietet ihre Vernetzung in der Branche als Vermittlungsplattform an und bringt nach Möglichkeit Flächeninteressent*innen (wie beispielsweise KEP-Dienstleister*innen) mit Eigentümer*innen zusammen. Dafür gibt es eine benannte Ansprechperson.
Finanzierung	
	Finanzielle Unterstützung der Hubentwicklung
F1	Die Stadt prüft Unterstützungsmöglichkeiten für private Hub-Anbieter*innen bei der Entwicklung von Warenhubs und bei der Etablierung von offenen Betriebsmodellen, sofern sie zur verbesserten Effizienz und Umweltfreundlichkeit des städtischen Güterverkehrs einen Beitrag leisten (siehe auch IB1 und IP2).
	Finanzielle Unterstützung Paketstationen
F2	Die Stadt Bern prüft, ob die Erstellung von lieferantenneutralen und empfängeroffenen Paketstationen nach geeigneten Kriterien finanziell gefördert werden soll, um den Aufbau eines Systems zu beschleunigen und Anbieter*innen zu animieren, ihre Standorte nicht nur für eigene Dienstleistungen zu nutzen. Die Kriterien der Förderung sind dabei zu konkretisieren.

6.4.4 Stossrichtungen Regulation / Anreize

Die Stossrichtungen zu den Handlungsfeldern Regulierung sowie Förderung und Anreize umfassen verschiedene Ideen der Citylogistik zur Erreichung der Ziele dieses Konzepts und des Stadtlogistikkonzepts im Allgemeinen. Diese beinhalten klassische Regulierungsvorschläge, die in der Theorie zu mehr Bündelung führen und nun speziell für die Stadt Bern geprüft werden sollen. Alle Massnahmen stammen aus den Ideen, die bei den Workshops von Behörden- und Wirtschaftsvertreter*innen eingebracht wurden. Da begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, ist nur eine Massnahme zu Förderung und Anreizen enthalten, die durch einen Wettbewerb die Wirkung dieser Mittel maximiert. Ein Teil der Regulationsmassnahmen wurde während der Workshops bewertet. Auswertungen dazu finden sich im Anhang.

Tabelle 21: Stossrichtungen Regulierung sowie Förderung und Anreize

Abk. Beschreibung	
Regulierung	
	Übergeordnete Rahmenbedingungen anpassen
R1	Die Stadt setzt sich zusammen mit dem Kanton und der Städtekonferenz Mobilität beim Bund für geeignete Rahmenbedingungen für eine effiziente und emissionsarme Ver- und Entsorgung von Haushalten und Unternehmen mit Gütern ein (z. B. Diskriminierungsverbot bei Sammel- und Abholstationen, Alternativen zur Türzustellpflicht, Abschaffung Erstellungspflicht von Ablagefächern zugunsten Erstellungspflicht von Quartierstationen etc.).
	Erstellungspflicht für Paketstationen
R2	Die Stadt prüft den regulatorischen Anpassungsbedarf (in der BGO, im Baugesetz) zur Integration einer Erstellungspflicht für lieferantenneutrale und empfängeroffene Quartierstationen bei Entwicklungsgebieten und setzt diese bei positiver Einschätzung um.
	Anteil Aufkommen City-Hub Stadt Bern erhöhen
R3	Die Stadt prüft und konkretisiert zusammen mit den Standortbetreiber*innen von City-Hubs, den Grundeigentümer*innen von Logistikstandorten und der Wirtschaft bzw. dem Gewerbe Möglichkeiten oder Anreize, die dazu beitragen, den Mengenanteil in der Ver- und Entsorgung vom Bedienebiet Stadt Bern mit Gütern zu erhöhen (heute erst ca. 10 Prozent). Mögliche regulatorische Spielräume sind in jedem Fall mit den Akteur*innen der Wirtschaft abzusprechen. Denkbare Stossrichtungen sind Unterstützung der Betreiber*innen bei der Ausnutzung der Flächen mit weiteren Nutzer*innen, bei der Öffnung der Umschlaganlagen für weitere Logistikdienstleister*innen oder bei der Erweiterung der Standorte. Strenge regulatorische Stossrichtungen könnten finanzielle Abgaben für die Ausfahrt aus der Stadt, Mengenreduzierung am Standort etc. beinhalten.
	Regulierung Bedienfrequenz
R4	Möglich sind eine Prüfung und eine Konkretisierung der Regulierung der Bedienfrequenz (z. B. nur zweitägliche Belieferung eines Quartiers), um für zusätzliche Bündelung zu sorgen. So können die Transportunternehmen besser bündeln, ohne Wettbewerbsnachteile in Kauf zu nehmen. Unter Berücksichtigung des starken Markteingriffs dieser Stossrichtung ist eine umfassende Überprüfung notwendig sowie eine Abwägung zwischen der Wirksamkeit für die Zielerreichung und dem Markteingriff erforderlich.
	Gebietskonzessionierung
R5	Möglich ist die Prüfung der Gebietskonzessionierung für Logistikdienstleistungen, sodass z. B. ein Quartier nur von einem Paketdienst beliefert werden darf. So kann das Paketaufkommen je Quartier optimal verteilt werden. Die Konzession würde an das beste Angebot von Anbieter*innen nach den Zielen des Stadtlogistikkonzepts (K2 Messbare Ziele formulieren) vergeben. Unter Berücksichtigung des starken Markteingriffs dieser Stossrichtung ist eine umfassende Überprüfung notwendig sowie eine Abwägung zwischen der Wirksamkeit für die Zielerreichung und dem Markteingriff ist erforderlich.
	Sonderverkehrszonen
R6	Möglich ist die Prüfung der Einrichtung von Fahrverbotszonen oder Sonderverkehrszonen für E-Fahrzeuge, Kleinfahrzeuge o. ä. Unter Berücksichtigung des starken Markteingriffs dieser Stossrichtung ist eine umfassende Überprüfung notwendig (insbesondere die Auswirkung auf Anzahl Fahrten und Fahrleistung). Ausserdem ist eine Abwägung zwischen der Wirksamkeit für die Zielerreichung und dem Markteingriff erforderlich.

R7	<p>Fahrtenkontingente</p> <p>Möglich ist die Prüfung der Auswirkungen der Einführung von Fahrtenkontingenten im Güterverkehr auf dem Stadtgebiet. Dabei ist die Gleichberechtigung aller Marktteilnehmer*innen besonders im Blick zu behalten und die lückenlose Ver- und Entsorgung der Stadt Bern sicherzustellen. Unter Berücksichtigung des starken Markteingriffs dieser Stossrichtung ist eine umfassende Überprüfung notwendig sowie eine Abwägung zwischen der Wirksamkeit für die Zielerreichung und dem Markteingriff erforderlich.</p>
-----------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Förderung und Anreize

FA1	<p>Wettbewerb Paketstationen</p> <p>Die Stadt Bern schreibt einen Wettbewerb für lieferantenneutrale und empfängeroffene Abholstation auf privatem und öffentlichem (separat) Grund aus. Das Gewinnerprojekt wird ausgezeichnet. Die generierte Aufmerksamkeit fördert die Entwicklung von Stationen und steigert das Bewusstsein der Bevölkerung.</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6.4.5 Stossrichtungen Kooperation und Partnerschaften sowie Ausbildung

Die Stossrichtungen zu Kooperation und Partnerschaften sowie Ausbildung beinhalten zum einen Stossrichtungen, die auf einer aktiven Beteiligung der Stadt Bern an Entwicklungsträger*innen für Logistikimmobilien basieren und zum anderen privatwirtschaftliche Zusammenschlüsse für mehr Bündelung unterstützen. Der Handlungsspielraum bei Ausbildung ist begrenzt. Hier liegt der Fokus vor allem auf Wissensaufbau und -erhaltung innerhalb der Verwaltung und auf spezieller Wissensschaffung mittels studentischer Arbeiten. Diese Stossrichtungen nehmen Inhalte des Stadtlogistikkonzepts auf, welche sich zumindest teilweise schon in Umsetzung befinden.

Tabelle 22: Stossrichtungen Kooperation und Partnerschaften sowie Ausbildung

Abk. Beschreibung	
Kooperationen und Partnerschaften	
Entwicklungsgesellschaften	
KP1	Möglich ist die Prüfung durch die Stadt, mit relevanten Akteur*innen (SBB, Post, Planzer, Coop, CST, Städtekonferenz Mobilität etc.) die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft für offene Warenhubs und Logistikimmobilien zu erwägen. Sie lässt sich durch das Modell Sogaris/Paris ²⁰ inspirieren und schafft so Logistikstandorte an geeigneter Lage.
Beteiligung an Unternehmen	
KP2	Die Stadt Bern prüft, ob sie sich finanziell an einem Entwicklungs- oder Betreiber*innenunternehmen für Logistikstandorte beteiligen möchte und kann, um mehr Einfluss auf die Erstellung von Warenhubs in der Stadt zu haben. Es ist bei der Prüfung insbesondere darauf zu achten, dass die Beteiligung einen lokalen Charakter hat und dass über die Beteiligung Gestaltungsansprüche realisiert werden können.
Paketstationen mit BERNMOBIL	
KP3	Die Stadt stimmt sich mit BERNMOBIL bezüglich der Standortevaluation von Paketstationen ab (siehe SalüBox Stadt Zürich) und erarbeitet eine zweckmässige Standortliste. Sie sorgt dafür, dass offene Standards und ein Diskriminierungsverbot umgesetzt werden.
Kooperation zwischen Versender*innen	
KP4	Die Stadt Bern prüft die Möglichkeit, Kooperationen von Versender*innen, die Waren in die Stadt schicken, zu bilden und/oder zu unterstützen. Das Ziel ist die Konsolidierung des Geschäftsvolumens. Die Transporte werden dann von externen Transporteur*innen durchgeführt, der die konsolidierten Waren effizienter und kostengünstiger in Richtung Stadt befördern kann (Projekt CULT, «Collaborative Urban Logistics & Transport», Stadt Antwerpen).
Kooperation zwischen Empfänger*innen	
KP5	Die Stadt Bern prüft die Möglichkeit, Kooperationen von Empfänger*innen von Waren in der Stadt zu bilden oder zu unterstützen. Das Ziel ist die Konsolidierung des Geschäftsvolumens. Durch die gemeinsame Bestellung von Transportaufträgen kann eine Bündelung besser umgesetzt werden, ohne durch Regulierung in den Markt einzugreifen.
Ausbildung	

²⁰ Vgl. hierfür: <https://www.sogaris.fr/>, 27.07.2023.

Wissen in der Verwaltung

- A1** Die Stadt Bern nutzt Gelegenheiten, um in der Verwaltung das Verständnis für die Funktionsweise von City-Hubs und Logistikstandorten zu verbessern, indem Führungen, Sitzungen oder Veranstaltungen an solchen Standorten durchgeführt werden (siehe auch M1: Thema in der Stadtverwaltung verankern und Dialog mit den Stakeholder*innen führen, Konzept Stadtlogistik Bern).
-

Studierendenarbeiten

- A2** Die Stadt lanciert multidisziplinäre Master- und Bachelorarbeiten in den Bereichen Städtebau, Architektur und Logistik zur Konzeption von Warenhubs in der Stadt Bern. Dabei sind vor allem die Themen Standortanalysen, verkehrliche Auswirkungen, architektonische Gestaltung (Mehrgeschossigkeit, Mischnutzung), Betreiber*innenmodelle aus betriebswirtschaftlicher und rechtlicher Perspektive sowie Regulierungsmöglichkeiten aus rechtlicher Perspektive interessant.
-

6.5 Methodikbeschrieb Mengenschätzung

Methode 1: Disaggregation und Hochrechnung der Faktenlage

Die in der Faktenlage ermittelten 10,6 Mio. t Gesamtaufkommen werden mithilfe der Summe der Einwohner*innen und Vollzeitäquivalente auf die statistischen Bezirke verteilt. Die Hochrechnung erfolgt dann proportional zum Wachstum von Einwohner*innen und Vollzeitäquivalenten.

Methode 2: Erzeugungsraten

Im aktuellen SVI-Forschungsprojekt «Erzeugungsraten im Güterverkehr» (Veröffentlichung 2023) werden Erzeugungsraten von Güteraufkommen je Vollzeitäquivalent berechnet. Diese Erzeugungsraten werden direkt auf die Vollzeitäquivalente je statistischen Bezirk angewendet. Sie differenzieren nicht nach Gütergruppe, sondern errechnen nur das Gesamtaufkommen. Die Methode tendiert dazu, das Güteraufkommen leicht zu überschätzen.

Methode 3: Regression

Im aktuellen SVI-Forschungsprojekt «Erzeugungsraten im Güterverkehr» (Veröffentlichung 2023) werden ebenfalls mithilfe einer Regressionsanalyse Erzeugungswerte für das Aufkommen je Warengruppe geschätzt. Für alle 20 NST²¹-Warengruppen steht eine Formel zur Verfügung, die verschiedene, signifikante Regressoren enthält. Die Regressoren sind jeweils die Anzahl Vollzeitäquivalente einer Branche der NOGA²²-Kategorien, die für diese Warengruppe entscheidend zur Erzeugung beitragen. Damit ist eine Schätzung nach Warengruppen möglich. Die Methode tendiert dazu, konsumorientiertes Güteraufkommen (z. B. Lebensmittel) eher zu unterschätzen.

Diese drei Methoden wurden auf die heutigen Vollzeitäquivalente in der Stadt Bern angewendet sowie auf zwei zukünftige Zustände, welche mit der Bevölkerungsprognose der Stadt Bern²³ und den Branchenszenarien gebildet wurden.²⁴ Diese können jedoch nur das Gesamtgüteraufkommen abbilden. Um die relevanten Gütergruppen einzeln auszuweisen, wurden ihre Anteile jeweils geschätzt. Der Anteil Konsumgut wird dabei vom Gesamtaufkommen berechnet und die Paketerzeugung durch die Einwohner*innen berechnet. Jeder Paketsendung wird ein Durchschnittsgewicht von 7,5 kg unterstellt. Dieses Aufkommen wird so in Masse umgerechnet und vom Gesamtaufkommen des Konsumguts abgezogen, um das Aufkommen an Stückgutsendungen (hauptsächlich palettiert) zu ermitteln. Jeder Palette wird eine durchschnittliche Masse von 500 kg unterstellt. So kann das Aufkommen in Sendungen bestimmt werden.

Tabelle 23: Annahmen Mengenschätzung

Szenario	Anteil Konsumgut	Paketerzeugung je Einwohner*in und Werktag
Heute	0.24 ²⁵	1/8
Begrenzte Veränderung	0.25	1/5
Dynamische Veränderung	0.3	1/3

²¹ Die Abkürzung «NST» steht für «Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport» und basiert auf der Verordnung (EG) Nr. 1304/2007, vgl. hierfür: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32007R1304>, 21.07.2023.

²² Vgl. hierfür: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/industrie-dienstleistungen/nomenklaturen/noga.html>, 24.07.2023.

²³ Statistik Bern, Bevölkerungsprognosen, 2019.

²⁴ Cretegný; Müller, Scénarios par branche et leur régionalisation, 2020.

²⁵ Schmid; Hegi; Fischer, Faktenblatt zum Güterverkehr, 2021.

6.6 Annahmen zur Herleitung der Anzahl Standorte

Tabelle 24: Annahme Kapazität pro Hub

Hubtyp	City-Hub	Mikro-Hub	Paketstation
Kapazität	4000 Stückgutsendungen pro Tag	300 Stückgutsendungen pro Tag	150 Pakete pro Tag
40 Pakete entsprechen einer Stückgutsendung			

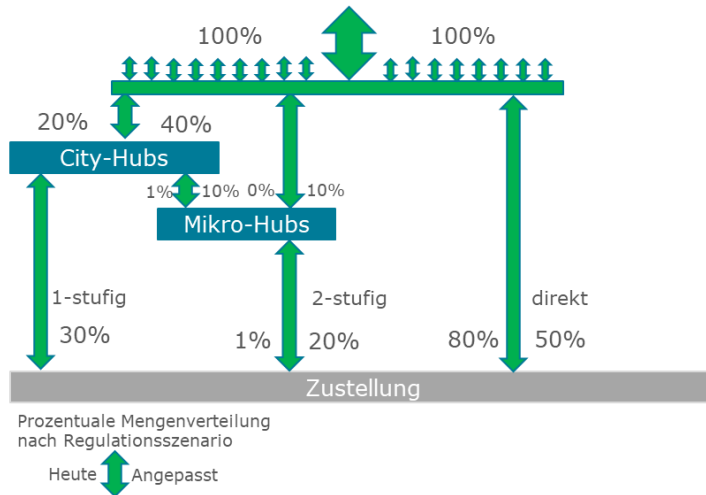


Abbildung 8: Annahme Warenstrom Stückgut

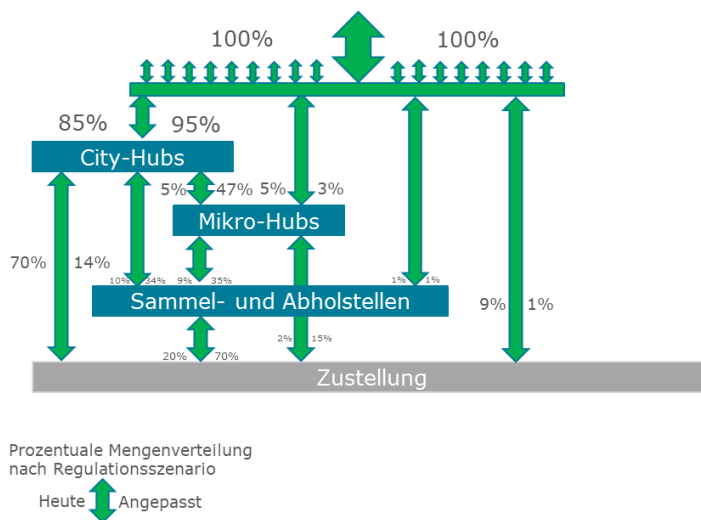


Abbildung 9: Annahme Warenstrom Pakete

6.7 Qualitative Anforderungen an Hub-Standorte

City-Hub

Ein City-Hub ist ein Umschlagstandort für die Ver- und Entsorgung einer Stadt oder ihrer Teilgebiete mit Waren. Er dient innerhalb des funktional städtischen Gebiets als Nahtstelle zwischen übergeordneten Bedienkonzepten und für den Versand und Empfang von Gütern und Leerbehältern innerhalb der Stadt.

Anforderungen

Standort

- «Innerhalb des Staugürtels», keine Überschneidung von Distributions- und Abholfahrten mit Pendelwegen des Personenverkehrs
- Autobahnfahrt zum Erreichen des Verteilgebiets nicht zwingend notwendig
- Schwerverkehrsverträglichkeit (Lärm, Erschütterung etc.)

Verkehrsbindung (mindestens Strasse)

- Angeschlossen an Bahnnetz mit Verladeanlage
- Optional angeschlossen an unterirdisches Gütertransportsystem mit Vertikalschacht
- Leistungsfähige Strassenanbindung

Ausstattung für Umschlag Konsumgut

- Einhausung Rampen
- Umschlag bahnseitig (Staplerrampen, Seitenverschub, Vertikalumschlag)
- Umschlag Strasse (LW-Rampen)
- Zwischenlagerfläche

Ausstattung für Umschlag Massengut

- Im Freien möglich, Überdachung vorteilhaft
- Umschlag bahn- und strassenseitig (Abrollcontainer, Förderband, Pumpe, Frontlader, Kran, Höhenunterschied zum Auskippen und Ausgiessen)
- Lagerflächen für Zwischenlagerung

Ausstattung allgemein

- Betriebsflächen (Ladeinfrastruktur, Manövriertflächen, Vorstau, Abstellflächen, Empfangsbereich)
- Weitere Betriebsanlagen (z. B. Beleuchtung etc.)

Flächenbedarf (kapazitätsabhängig)

- **Minimal 10'000 m²**: 3000 bis 5000 m² Gebäudegrund, 2000 bis 3000 m² Rampen und Rangierfläche (ggf. Erschliessung OG), 2000 m² Erschliessung, Abstellflächen etc., Bahnverlad bei Vertikalisierung möglich
- **Maximal 50'000 m²**: 30'000 m² Gebäudegrund, 20'000 m² Rampen, Rangierfläche, Erschliessung, Abstellen, Bahnverlad umfangreich ohne Vertikalisierung möglich

Typisierung

City-Hubs von einzelnen Logistikunternehmen



Ein einzelnes Unternehmen betreibt einen Hub als Schnittstelle für das eigene Netzwerk.

Beispiele: Coop Niederbottigen, Planzer Weyermannshaus, Post Ostermundigen

City-Hubs mit mehreren Logistikunternehmen in derselben Anlage



Mehrere Unternehmen nutzen dieselbe Anlage und teilen sich evtl. Betriebsanlagen, ihre Logistikprozesse sind jedoch separiert.

Beispiele: Freiverlade Weyermannshaus und Ostermundigen

City-Hubs mit unabhängigen Betreiber*innen



Unabhängige Betreiber*innen führen Umschläge für mehrere Logistikunternehmen durch. Die Bedienung und Distribution erfolgen separat.

Beispiele: KV-Terminalbetreibende

Mikro-Hub

Ein Mikro-Hub ist ein Umschlagstandort für die Ver- und Entsorgung von Teilgebieten einer Stadt mit Waren. Er dient als Nahtstelle zwischen übergeordneten Transporten innerhalb der Stadt und für die Feinverteilung für den Versand und Empfang von Gütern und Leerbehältern.

Anforderungen

Standort

- Zentral innerhalb von Verteilgebieten
- Lastwagenverträglichkeit für die Bedienung (Lärm, Erschütterung etc.)

Verkehrsanbindung (Strasse)

- Angeschlossen an das übergeordnete Strassennetz einer Stadt («Hauptstrassen»)
- Anschluss für Anlieferverkehr (Lastwagen) und Distributionsverkehr (Lastwagen und Kleinfahrzeuge)

Ausstattung Konsumgut

- Einhausung Rampen
- Umschlag Strasse (LW-Rampen, Stapler, Hubwagen)
- Zwischenlagerfläche, Kühllager, Sortierfläche für Kleinsendungen

Ausstattung allgemein

- Betriebsflächen (Manövriertfläche, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge)
- Weitere Betriebseinrichtungen (z. B. Beleuchtung etc.)

Flächenbedarf (kapazitätsabhängig)

Stationär

- **Minimal 600 m²:** 300 m² Gebäudegrund, 300 m² Rampen, Rangierfläche und Erschliessung (4 Rampen, davon 2 Solo-LKW)
- **Maximal 1'500 m²:** 600 m² Gebäudegrund, 600 m² Rampen, Rangierfläche, 300 m² Erschliessung, Abstellen etc.

Mobil

- **Minimal 50 m²:** Abstellen von maximal 1 Sattelaufleger und Umschlagfläche für Umladen auf Kleinfahrzeuge
- **Maximal 150 m²:** Abstellen von maximal 3 Sattelaufleger und Umschlagfläche für Umladen auf Kleinfahrzeuge

Typisierung

Stationäre Mikro-Hubs



Ein festes Hub-Gebäude dient als Umschlagpunkt zwischen Lastwagen und Lieferwagen sowie Kleinfahrzeugen. Es stehen Zwischenlager- und Sortierflächen zur Verfügung

Beispiele: Postfiliale Zürich-Hottingen und Zürich-Enge

Mobile Mikro-Hubs



Ein Frachtbehälter (z.B. Sattelaufleger) wird angeliefert und abgestellt. Die Güter werden direkt auf Lieferwagen und Kleinfahrzeuge umgeschlagen und weitertransportiert. Sortieren ist nur eingeschränkt möglich, die Sendungen bzw. Touren müssen nach Möglichkeit vorkommissioniert sein.

Beispiel: UPS-Mikro-Hub Hamburg, Rytle



Foto: Rytle

Sammel- und Abholstellen

Eine Sammel- und Abholstation ist eine adressübergreifende Übergabestelle für die Ver- und Entsorgung von Haushalten und Unternehmen mit Waren. Sie dient als Übergabestandort zwischen Logistikdienstleistenden und Empfänger*innen oder Versender*innen von Gütern, ohne dass beide gleichzeitig anwesend sein müssen.

Anforderungen

Standort

- Möglichst zentral und nah an Kund*innen (Wohngebiete, hochfrequentierte Orte z. B. Haltestellen des ÖV, Quartierzentren)
- Möglichst auf privatem Boden zu realisieren.
- Genügend Standorte verfügbar, um gesamte Stadt fussläufig abzudecken.

Verkehrsanbindung (Strasse)

- Strassenzufahrt für mindestens Lieferwagen ist sicherzustellen, je nach Grösse für Lastwagen.
- Zufahrt für Personalfahrzeuge in zentralen Lagen nicht notwendig. Der Zugang zu den Paketboxen mit dem Auto sollte möglichst vermieden werden.
- Fahrradankunft sollte immer möglich sein.

Ausstattung (Paketboxen)

- Unterschiedlich grosse Aufbewahrungsfächer
- Terminal zur digitalen Annahme und Abgabe
- Parkplatz für ein Last- oder mindestens Lieferwagen
- Keine Minderung der Aufenthalts- und Freiraumqualität
- Möglichst ohne bauliche Massnahmen realisierbar

Ausstattung allgemein

- Veloabstellplätze
- Weitere Serviceeinrichtungen (Anproben, Verpackungswerkstatt etc.)
- Weitere Betriebseinrichtungen (z. B. Beleuchtung etc.)

Flächenbedarf

- **Minimal 300 m²**: 200 m² Gebäudegrund, 100 m² Rampen und Erschliessung (1 Rampe Solo-LKW) (Kiosk)
- **Maximal 7000 m²**: 5000 m² Gebäudegrund, 2000 m² Rampen, Rangierfläche, Parkfläche etc. (grosse Filialen des Detailhandels)

Typisierung

Paketboxen



Foto: Post CH



Foto: SmartBoxBase

Eine Paketfachanlage, bei der Pakete abgeholt und abgegeben werden können. Sie wird täglich bedient und dient als Alternative zur Hauszustellung. Sie kann im Unternehmensnetzwerk (z. B. MyPost24) oder Lieferantenoffen (z. B. SmartBoxBasel) betrieben werden.

Filialen des Detailhandels



Filialen des Detailhandels sind traditionell Übergabestellen zwischen Logistik und Kund*innen. Darunter fallen alle Arten von Geschäften und Märkten, u. a. Lebensmittelmärkte, Baumärkte, Bekleidungsgeschäfte etc.

Recyclingsammelstellen



Recyclingsammelstellen sind klassische Sammelstellen in der Abfall- und Recyclinglogistik. Sie sind fester Bestandteil der Abfallsammlung und machen diese durch Bündelung effizienter.

Paketautomaten

Ein Paketautomat ist eine Sammel- und Abholstation für die Ver- und Entsorgung von Haushalten und Unternehmen mit Paketen. Er dient als Übergabestandort zwischen Paketdienstleistenden und Empfänger*innen oder Versender*innen von Paketen, ohne dass beide gleichzeitig anwesend sein müssen.

Anforderungen

Standort

- Möglichst zentral und nah an Kund*innen (Wohngebiete, hochfrequentierte Orte z. B. Haltestellen des ÖV, Quartierzentrum, bei Einkaufszentren)
- Standorte in Wohn- oder Arbeitsortnähe sollten fussläufig mit 200 m (maximal 300 m) Fussweg erreichbar sein, sonst werden Pakete mit dem MIV abgeholt oder abgegeben.
- ÖV-Haltestellen, die vermehrt als Start- oder Zielhaltestelle einer Reisekette dienen, eignen sich primär als Standorte von Paketboxen. Umsteigehaltestellen sind aufgrund der folgenden Umsteigeprozesse mit Paketen weniger geeignet.
- Genügend Standorte verfügbar, um die gesamte Stadt fussläufig abzudecken. Grundsätzlich sollten Standorte immer so gewählt werden, dass sie «auf dem Weg» liegen. In einem Wohnareal z. B. in Richtung Ausgang zum öffentlichen Raum oder zum ÖV-Anschluss.

Verkehrsanbindung (Strasse)

- Strassenzufahrt für mindestens Lieferwagen ist sicherzustellen, je nach Grösse für Lastwagen.
- Die Zufahrt für Personenfahrzeuge in zentralen Lagen ist zu vermeiden. Fahrradabbindung, inkl. Abstellfläche sollte immer vorhanden sein.

Ausstattung

- 24/7-Zugänglichkeit
- Unterschiedlich grosse Aufbewahrungsfächer. In Wohnort- bzw. Arbeitsortnähe auch grössere Ablagefächer, an Haltestellen eher kleine Fächer.
- Wärmefächer, Kühlfächer, Tiefkühlfächer
- Terminal zur digitalen Annahme und Abgabe (inkl. Etikettendrucker)
- Weitere Serviceeinrichtungen (Anproben, Verpackungswerkstatt etc.)
- Weitere Betriebseinrichtungen (z. B. Beleuchtung)
- Keine Minderung der Aufenthalts- und Freiraumqualität am Standort
- Möglichst ohne aufwendige, bauliche Massnahmen realisierbar

Flächenbedarf

- **Standard 50 m²**: Stationsfläche, Anlieferhaltezone, Veloabstellfläche

Weitere Empfehlungen

Paketboxen



Foto: Post CH



Foto: SmartBoxBasel

Eine Paketfachanlage, bei der Pakete abgeholt und abgegeben werden können. Sie wird täglich bedient und dient als Alternative zur Hauszustellung. Sie kann im Unternehmensnetzwerk (z. B. MyPost24) oder lieferantenoffen (z. B. SmartBoxBasel) betrieben werden.

Um eine Zersplitterung der Anbieter*innen und eine übermässige Anzahl Paketboxen zu verhindern, sollten diese lieferantenoffen und empfängerneutral betrieben werden.

Paketboxen müssen fussläufig erreichbar sein. Die Bereitschaft, zu einer Paketbox zu laufen, ist jedoch geringer einzuschätzen als z. B. zu Haltestellen des ÖV. Ein Netzwerk sollte daher so ausgestaltet sein, dass für einen Grossteil der Bevölkerung eine Paketbox innerhalb von maximal 300 m erreichbar ist, sonst werden MIV-Fahrten mit am Ende einer höheren Fahrleistung als bei Hauszustellungen generiert.

Zusätzlich gilt: Je weiter die Paketbox von den Empfänger*innen einer Sendung entfernt ist, desto länger verbleiben Pakete in der Box und desto höher muss damit die Kapazität dimensioniert werden.

Paketautomaten tragen nur zu einer Reduktion der Fahrleistung und damit zu einer stadtverträglichen Logistik bei, wenn die Kriterien Offenheit und fussläufige Erreichbarkeit erfüllt sind.

6.8 Vorhandene Logistikstandorte in der Stadt Bern

Logistikstandort

Bahncenter Bern-Weyermannshaus



Standort

Gemeinde/Bezirk	Bern, Länggasse-Felsenau
Zonenplan	Bahnareal

Verkehrsanbindung

Strasse	A1, Anschluss Bern Forsthaus in unmittelbarer Nähe Keine Autobahnfahrt zur Bedienung der Stadt Bern notwendig («Innerhalb des Staugürtels»)
Bahn	Anschlussgleis vorhanden Annahmehnhof Bern-Weyermannshaus Bahnstrecke Bern–Lausanne

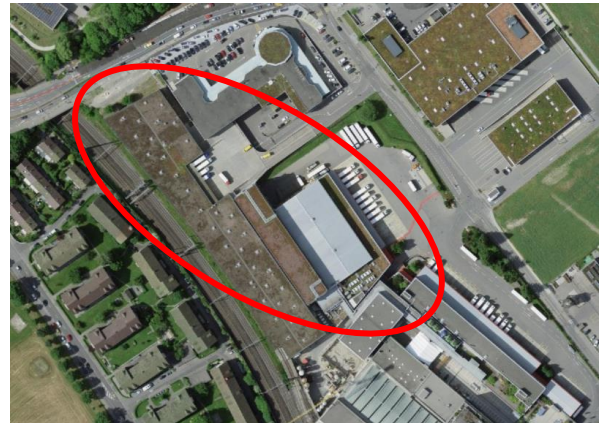
Betrieb

Betreiberin	Planzer Transport AG
Aufgabe	Bahncenter im Stückgut- und Paketnetzwerk von Planzer Netzwerkstandort als Distributionsbasis für Stückgutsendungen und Pakete für den Raum Bern (u. a. Stadt Bern und Agglomeration, Berner Oberland, Biel, Solothurn)
Bedienung des Standorts	Schiene im Expressnetz, Strasse
Distribution und Sammlung	Bediengebiet: Kanton Bern Lieferwagen und Lastwagen

Potenzial

Die Fläche ist für ein City-Hub ideal gelegen. Die Anbindung an die Autobahn und an den Bahnverkehr ist leistungsfähig. Der aktuelle Betrieb ist stark auf das Expressnetz von SBB-Cargo ausgerichtet. Die Kapazitätsreserven des Standorts sind erschöpft. Ohne einen Ausbau ist keine Mehrfachnutzung möglich. Eine Erweiterung ist derzeit bei SBB und Planzer in Evaluation.

Logistikstandort
Regionales Paketzentrum Ostermundigen



Standort

Gemeinde/Bezirk	Ostermundigen
Zonenplan	Verkehrsanbindung

Verkehrsanbindung

Strasse	A6, Anschluss Bern-Wankdorf in unmittelbarer Nähe Keine Autobahnfahrt zur Bedienung der Stadt Bern notwendig («Innerhalb des Staugürtels»)
Bahn	Anschlussgleis vorhanden Annahmehnhof Ostermundigen Bahnstrecke Bern–Thun

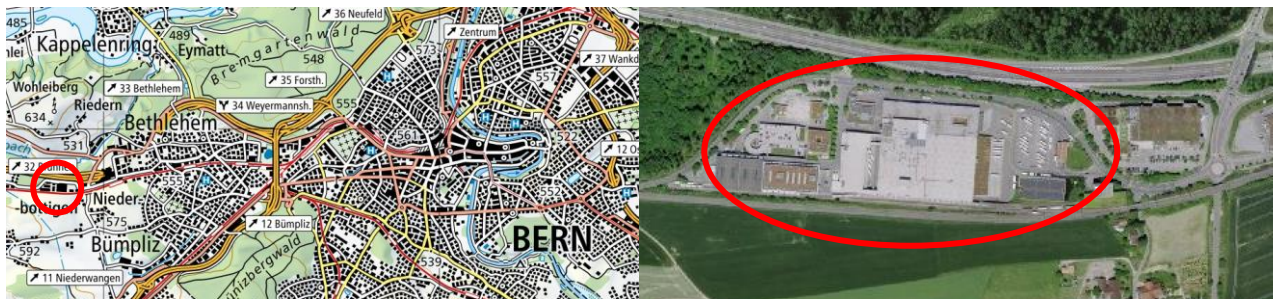
Betrieb

Betreiberin	Schweizerische Post
Aufgabe	Regionales Paketzentrum im Paketnetzwerk der Post Nachgeordnetes Paketzentrum zur Sortierung der Pakete für den Raum Bern (u. a. Stadt Bern und Agglomeration, Berner Oberland) Distributionsbasis für die Stadt Bern
Bedienung des Standorts	Ausschliesslich per Strasse
Distribution und Sammlung	Bediengebiet: Agglomeration Bern und Oberland Lieferwagen und Lastwagen

Potenzial

Die Fläche ist für ein City-Hub ideal gelegen – nicht nur für Pakete. Der aktuelle Betrieb ist stark auf das Netzwerk der Post ausgerichtet. Eine Öffnung ist aufgrund der hohen Spezialisierung nicht möglich. Das Zentrum wurde erst 2020 eröffnet, eine Erweiterung scheint vorerst ausgeschlossen.

Logistikstandort
Coop-Verteilzentrum Niederbottigen



Standort

Gemeinde/Bezirk	Bern, Bümpliz-Oberbottigen
Zonenplan	Industrie- und Gewerbezone

Verkehrsanbindung

Strasse	A1, Anschluss Bern-Brünnen in unmittelbarer Nähe Keine Autobahnfahrt zur Bedienung der Stadt Bern notwendig («innerhalb des Staugürtels»), relativ grosse Entfernung zum Stadtkern, nah an den einwohner*innenstarken Stadtteilen Bümpliz und Bethlehem
Bahn	Anschlussgleis vorhanden Annahmehnhof Niederbottigen Bahnstrecke Bern–Lausanne

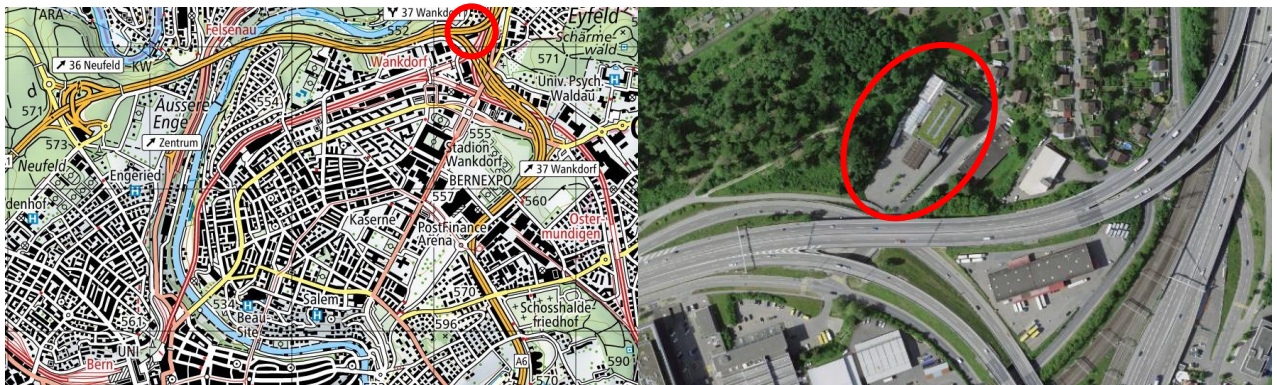
Betrieb

Betreiberin	Coop Genossenschaft
Aufgabe	Verteilzentrum im Logistiknetzwerk von Coop Nachgeordnetes Verteilzentrum zur Ver- und Entsorgung der Filialen im Raum Bern (u. a. Stadt Bern, Berner Oberland, Biel, Solothurn). Bedienung vom Zentrallager Schafisheim, teilweise eigene Bedienkanäle
Bedienung des Standorts	Bahn (Railcare), Strasse
Distribution und Sammlung	Bediengebiet: Agglomeration Bern, Berner Oberland, Raum Biel, Solothurn Lieferwagen und Lastwagen

Potenzial

Die Fläche ist für ein City-Hub gut gelegen. Der aktuelle Betrieb ist stark auf das Netzwerk und die Strategie von Coop ausgerichtet. Eine Multiuser-Nutzung ist aufgrund der hohen Spezialisierung derzeit nicht möglich. Ein Ausbau des Logistikstandorts mit weiteren Gebäuden und Nutzer*innen mit öffentlichem Annahmehnhof erscheint möglich, sofern Flächen mobilisiert werden können.

Logistikstandort
Blumenbörse



Standort

Gemeinde/Bezirk	Bern, Breitenrain-Lorraine
Zonenplan	Industrie- und Gewerbezone

Verkehrsanbindung

Strasse	A6/A1, Anschluss Bern Wankdorf in unmittelbarer Nähe Autobahnfahrt zur Bedienung der Stadt Bern teilweise notwendig («innerhalb des Staugürtels»), da weit im Nordosten der Stadt gelegen, sind westliche Stadtteile nur über die Autobahn oder durch die Stadt zu erreichen.
---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bahn	Nicht angeschlossen, Anschluss nicht möglich
------	----------------------------------------------

Betrieb

Betreiberin	Derzeit noch Blumenbörse
-------------	--------------------------

Aufgabe	/
---------	---

Bedienung des Standorts	Ausschliesslich per Strasse
-------------------------	-----------------------------

Distribution und Sammlung	/
---------------------------	---

Potenzial

Die Blumenbörse kann einem oder mehreren Logistiker*innen als Netzwerkstandort zur Bedienung der Stadt Bern sowie des Umlands dienen. Aufgrund der begrenzten Fläche sind das Bediengebiet und die Zahl der Nutzer*innen jedoch eingeschränkt. Die Lage am Stadtrand erlaubt eine gute Bedienung des Standortes aus dem übergeordneten Netzwerk, für die Distribution und Sammlung innerhalb der Stadt steht der östliche Stadtraum im Fokus. Die westlich gelegenen Stadtteile erfordern entweder eine Autobahnfahrt oder eine Durchquerung des Stadtgebiets.

Ein Bahnanschluss ist nicht vorhanden und kann aufgrund der bestehenden Bauten und der topografischen Lage nicht erstellt werden. Die Freiverlade Bern-Weyermannshaus oder Ostermundigen sowie das KV-Terminal Weyermannshaus können für multimodale Verkehrsströme genutzt werden.

Logistikstandort
Galgenfeld



Standort

Gemeinde/Bezirk	Bern, Kirchenfeld-Schosshalde
Zonenplan	Industrie- und Gewerbezone

Verkehrsanbindung

Strasse	A6, Anschluss Bern Wankdorf in unmittelbarer Nähe Autobahnfahrt zur Bedienung der Stadt Bern teilweise notwendig («innerhalb des Staugürtels»), Durchquerung der Stadt oder Autobahnwechsel zum Erreichen der westlichen Stadtteile notwendig
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bahn	Anschlussgleise vorhanden Annahmehnhof Ostermundigen Bahnstrecke Bern–Thun
------	----------------------------------------------------------------------------------

Betrieb

Betreiber*innen	Verschiedene Betreiber*innen
Aufgabe	/
Bedienung des Standorts	Bahn, Strasse
Distribution und Sammlung	/

Potenzial

Die Fläche ist für einen City-Hub gut gelegen. Aktuell ist in der Industrie- und Gewerbezone ein grösserer Logistikbetrieb angesiedelt. Das Gebiet kann einem oder mehreren Logistiker*innen als Netzwerkstandort zur Bedienung der Stadt Bern sowie des Umlands dienen. Die Lage am Stadtrand erlaubt eine gute Bedienung des Standortes aus dem übergeordneten Netzwerk, für die Distribution und Sammlung innerhalb der Stadt steht der östliche Stadtraum im Fokus. Die westlich gelegenen Stadtteile erfordern entweder eine Autobahnfahrt mit Wechsel der Autobahn in Wankdorf oder eine Durchquerung des Stadtgebiets. Ein Bahnanschluss ist für einige Grundstücke vorhanden, ein Wiederanschluss für weitere möglich. Der Freiverlad Ostermundigen und das geplante Terminal Weyermannshaus können für multimodale Verkehrsströme genutzt werden.